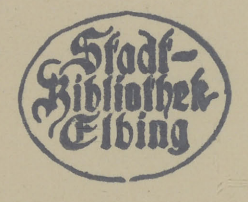
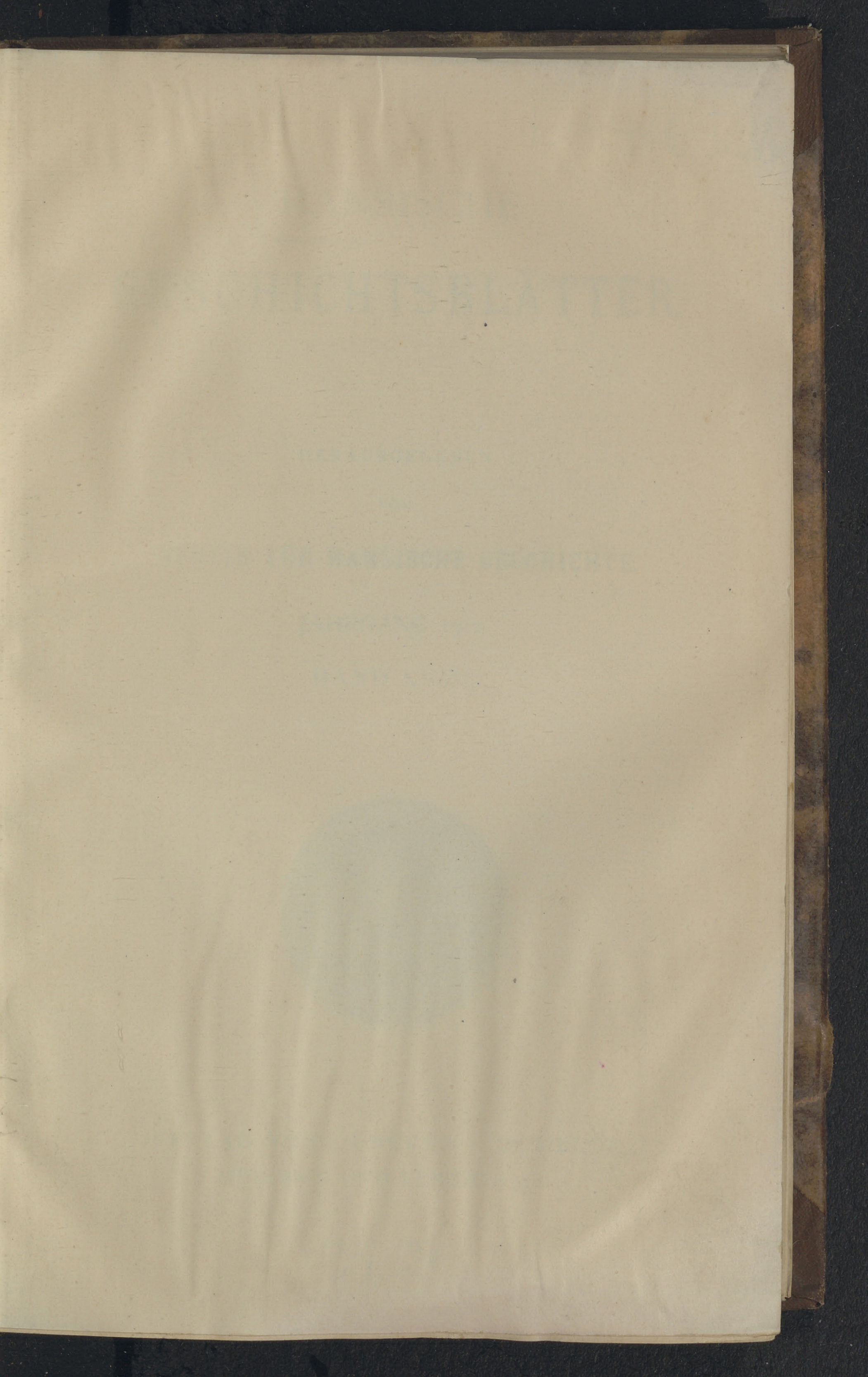
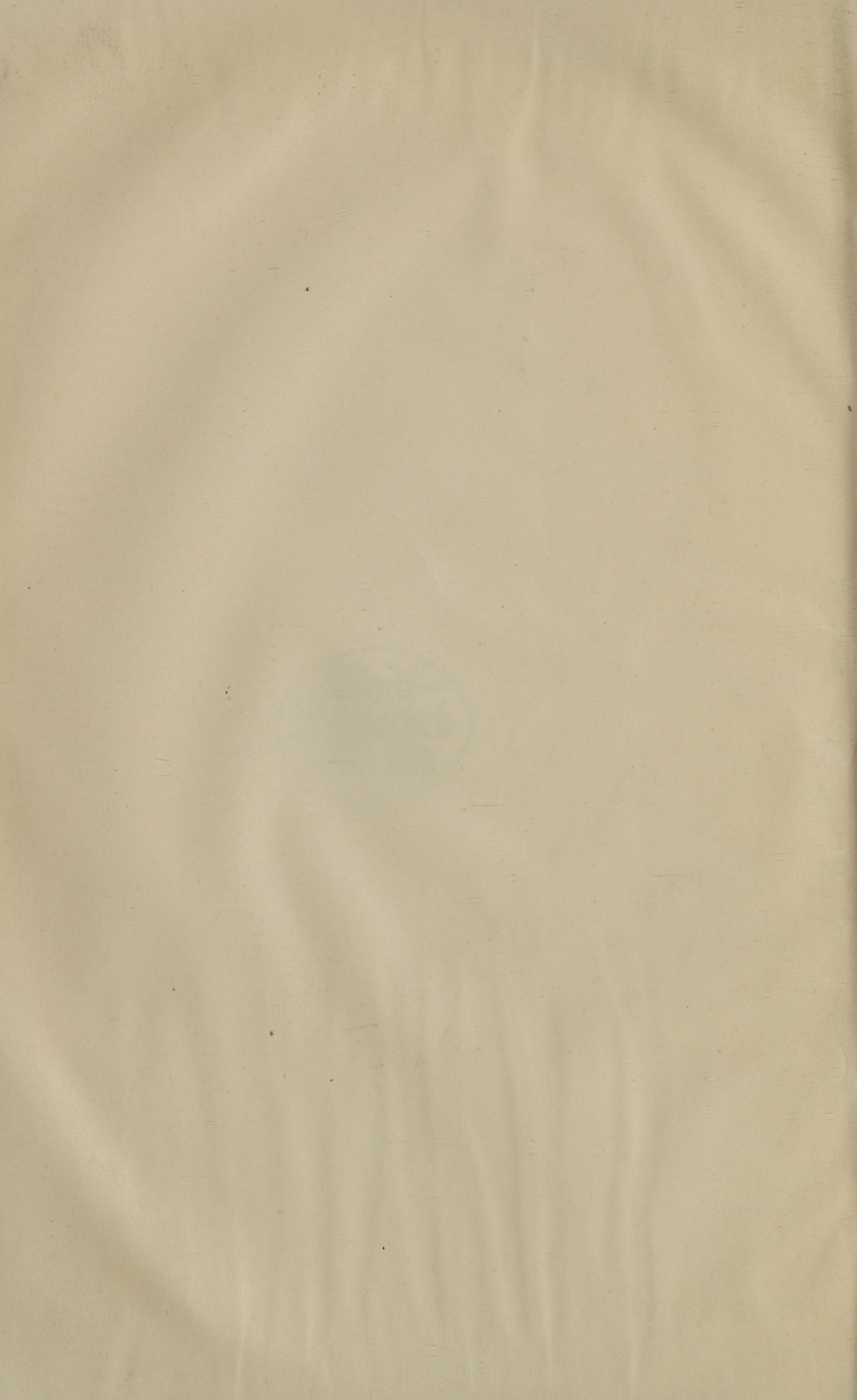

Stadt-
Bibliothek
Elbing





HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER.

HERAUSGEGEBEN

VOM

VEREIN FÜR HANSISCHE GESCHICHTE.

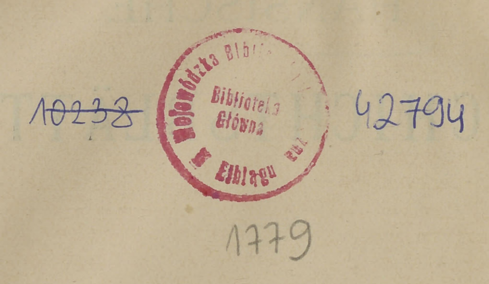
JAHRGANG 1912.

BAND XVIII.



VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.

MÜNCHEN UND LEIPZIG 1912.



Redaktions-Ausschuss.

Manuskript-Sendungen und Zuschriften an die Redaktion werden unter der Adresse von Professor Dr. Walther Stein in Göttingen, Herzberger Chaussee 59, erbeten. Rezensionsexemplare bittet man an die Verlagsbuchhandlung Duncker & Humblot in Leipzig, Dresdnerstrasse 17, oder an Professor Dr. Walther Stein in Göttingen zu senden.



Inhalt.

*

HANSISCHE GESCHICHTSBLÄTTER.

HERAUSGEGEBEN

VOM

VEREIN FÜR HANSISCHE GESCHICHTE.

JAHRGANG 1912.

ERSTES HEFT.



MÜNCHEN UND LEIPZIG,
VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.
1912.

Altenburg
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

I.
Das Haus Seefahrt in Bremen.

Von

Dietrich Kohl.

Unter den Einrichtungen, die sich vormals in den Seestädten Niederdeutschlands aus den sozialen Bedürfnissen des Schifferstandes entwickelt haben, nimmt das Haus Seefahrt in Bremen eine besondere Stellung ein. Auch an anderen Orten sind Überreste des alten korporativen Zusammenhangs der Schiffer erhalten geblieben, aber keine der Schiffergesellschaften und Schifferunterstützungskassen, die gegenwärtig noch bestehen, hat mit so weiten und hochstehenden Kreisen Fühlung gewonnen, wie das Haus Seefahrt. Das verdankt dieses einzig und allein seiner Schaffermahlzeit, einer Festlichkeit, die bei den anderen Instituten ähnlicher Art zwar auch vorhanden gewesen, aber meist vor längerer Zeit schon eingegangen ist.

Es wäre auffallend, wenn die bremische Geschichtsschreibung sich um dieses interessante historische Objekt nicht gekümmert hätte. Schon topographische Werke des 17. Jahrhunderts beschäftigen sich in aller Kürze auch mit dem Hause Seefahrt. Im 19. Jahrhundert gibt J. H. Duntze in seiner Geschichte der freien Stadt Bremen[1] einen Überblick über die Geschichte der Seefahrt, der allerdings wegen kritiklos übernommener falscher Datierungen und daraus hervorgehender schiefer Auffassungen unbrauchbar ist. Im Jahre 1862 ist dann ein Sonderwerk über das Haus Seefahrt von dem seinerzeit sehr bekannten Bremer Stadtbibliothekar Johann Georg Kohl erschienen[2]. Aufgrund eingehender

[1] Bd. 3 (1848), S. 248 ff.

[2] J. G. Kohl, Das Haus Seefahrt zu Bremen. Bremen, Heinrich

Studien im Archiv des Hauses und im bremischen Staatsarchiv, auch unter Heranziehung anderen an verschiedenen Stellen zerstreuten Materials, hat Kohl eine ausführliche Geschichte der Seefahrt bis auf seine Zeit nebst einer genauen Beschreibung ihrer damaligen Einrichtungen gegeben und dabei die eingerissenen Unrichtigkeiten in der älteren Datierung durch eine sorgfältige Kritik beseitigt. Ein halbes Jahrhundert ist indessen seit dem Erscheinen dieses Buches, das keine Neuauflage erlebt hat, vergangen, eine Zeit, in der die Geschichtstafel des Hauses durch manches Neue bereichert worden ist. Sodann ist das Werk jetzt im Handel vergriffen und war bis vor kurzem fast vergessen. Endlich läßt der von J. G. Kohl bearbeitete Stoff noch eine andere Behandlung zu, als ihm zuteil geworden ist. Die Zugrundelegung des chronologischen Prinzips hat den Verfasser genötigt, sich bald mit einer Bausache, bald mit einer Verfassungsangelegenheit, bald mit einem Nebeninstitut des Hauses oder mit der Schaffermahlzeit zu beschäftigen. So ist eine Reihe von exkursähnlichen Kapiteln entstanden, die in epischer Breite viele Einzelheiten bringen und meist in einem anziehenden Plauderton gehalten sind, die es aber erschweren, die Entwicklung im Hause Seefahrt zu übersehen. An einer zusammenhängenden Darstellung der im 19. Jahrhundert veranstalteten Gesetzesrevisionen fehlt es vollends.

Im folgenden sei daher versucht, eine Geschichte des Hauses unter Voranstellung des Stiftungsaktes, in mehreren bis zur Gegenwart fortgesetzten parallelen Entwicklungsreihen zu geben. Die archivalischen Unterlagen des Werkes meines Vorgängers sind, soweit sie wieder aufzufinden waren, einer neuen Durchsicht unterzogen worden. Da J. G. Kohl im ganzen zuverlässig gearbeitet hat, so habe ich mich in vielen Punkten, besonders hinsichtlich der Nebeninstitute, auf ihn berufen können. Auch wegen des darin abgedruckten urkundlichen Materials behält das Kohlsche Buch dauernden Wert.

1. Die Stiftung der Armen Seefahrt.

Im Sessionszimmer des Hauses Seefahrt hängt seit dem Jahre 1895 der »pergamentene Brief«, eine Urkunde des Rates der Stadt

---

Strack, 1862. Mit Titelbild, die Seefahrtspforte vor dem alten Hause darstellend.

Bremen vom 19. März 1545, worin gewisse, von den Verordneten der Schifferschaft vorgelegte Artikel bestätigt werden[1]. Dieser Brief gilt als die Stiftungsurkunde des Hauses Seefahrt.

Man kann dieser Auffassung nicht ohne jede Einschränkung beitreten. Das Wesentliche in den Artikeln ist die Begründung eines Fonds zur Unterstützung erwerbsunfähig gewordener Seeschiffer. Von einem Hause ist nirgends die Rede. Aus späteren Urkunden erfahren wir, daß sich für die neue Stiftung der Name

[1] Gedruckt bei J. G. Kohl a. a. O., S. 15 ff., nach dem Original. Volles Datum: »Gegeuen na Christi unses heren gebort Dusent Viffhundert darna im vyff unde vertygstem jar am Donredage na deme Sondage Letare.« Anhangend das Sekretsiegel der Stadt Bremen. Auf eine »Tafel von Anno 45« weist auch die Ordinantie von 1575 hin. Mehrere topographische Werke des 17. Jahrhunderts (z. B. Merian) geben gleichfalls 1545 als das Gründungsjahr der Seefahrt an. Daneben gibt es eine Anzahl aus dem Ende des 17. und dem Anfang des 18. Jahrhunderts stammender Abschriften der Stiftungsurkunde, in deren Datum das Jahr 1525 in ausgeschriebener Form steht, während die Tagesangabe mit der des Originals übereinstimmt. Die Erklärung hierfür gestaltet sich um so schwieriger, als eine Klasse dieser Abschriften, die sonst nur in unwesentlichen Punkten vom Wortlaut des Originals abweichen, einen Passus enthält, der in dem letzteren gänzlich fehlt. Er betrifft die Verabredung der Schiffer, in Seenot gelobte fromme Gaben der Armenkiste überweisen zu wollen. J. G. Kohl vermutet, daß der Passus aus dem in den Händen der Schiffer verbliebenen Konzept der Artikel von 1545 stamme und entweder vom Rat nicht mit aufgenommen oder nachträglich von den Schiffern im Konzept eingeschoben sei, um eine zwar aus katholischer Zeit stammende, aber noch nicht erloschene Sitte damit zu retten. Das letztere halte ich für ausgeschlossen, das erstere ist möglich. Das Jahr 1525 als Gründungsjahr ist durch die Abschriften der Urkunde in die Tradition des Hauses Seefahrt übergegangen. Erst durch J. G. Kohl (a. a. O., S. 251 ff.) ist das Original wieder zu Ehren gekommen und in seinem Buche zum ersten Male gedruckt worden. Im Jahre 1894 hat der verwaltende Vorsteher C. Th. Melchers die Urkunde der Vergessenheit von neuem entrissen und sie auf der von ihm gegebenen Danksagungsmahlzeit am Donnerstag nach dem Sonntag Lätare 1895 dem Hause Seefahrt zum 350jährigen Jubiläum übergeben. Seiner Anregung ist es weiter zuzuschreiben, daß in der Session vom 30. Mai beschlossen wurde, die Urkunde dauernd im Sessionszimmer aufzuhängen. Sie hängt dort nebst einer hochdeutschen Übersetzung unter Glas und Rahmen. Auf der Rückseite ist ein Protokoll über die Auffindung und Überreichung aufgeklebt.

der Armen Seefahrt eingebürgert hat[1]. Erst 1561 ist aus den Mitteln dieses Fonds ein Haus gekauft worden. Eben darum ist jene Auffassung aber auch nicht ohne Berechtigung.

Die Beiträge, die zur Bildung und Unterhaltung des Schatzes dienen sollen, entspringen den verschiedensten Gelegenheiten. Vorgeschrieben wird die Ablieferung der Bruch- und Sühnegelder, wie sie zur Aufrechterhaltung der Disziplin auf den Schiffen von Straffälligen erhoben wurden, die Entrichtung der Gottespfennige, die sonst bei Schiffsverkäufen und Anheuerungen für kirchliche Institute abgefallen waren, und eine Beisteuer von den Schiffen, die aus einem Kampfe mit Seeräubern glücklich entkommen sind. Außerdem rechnet man auf freiwillige Gaben. Vor allem wird den Maschuppeien[2] der in die Fischlande nach Bergen, Island und den Shetlandinseln Fahrenden anheimgestellt, die bei ihren Fahrten erübrigten Vorräte, die sie ehe dem zur Stiftung von Seelenmessen verwertet haben, jetzt den Schifferarmen zuzuwenden. Gütigen Spendern wird Aufzeichnung ihres Namens in Aussicht gestellt.

Zur Aufnahme und Verwahrung aller Beiträge ist eine eigens zu diesem Zweck gemachte »Kiste« bestimmt. Die Entgegennahme und Verwaltung der darin gesammelten Gelder wird den acht Verordneten der Schiffer übertragen, die nach Gutdünken die »zweiundzwanzig Männer« hinzuziehen können. Von diesen Vorstehern sollen alljährlich die zwei ältesten zurücktreten und vor den übrigen Rechenschaft ablegen, wobei eine Bewirtung auf gemeinschaftliche Kosten vorgesehen ist. Der Ersatz der durch Rücktritt oder Tod ausscheidenden erfolgt durch Zuwahl seitens der Vorsteher aus der gemeinen Schifferschaft. Das sind die wesentlichsten Bestimmungen, die in der genannten Urkunde vom Rate bestätigt und für die Bremer Seeschiffer verbindlich gemacht werden.

Die Artikel lassen erkennen, daß hinter der Stiftung eine bereits organisierte Genossenschaft steht. Die Verordneten, welche mit dem Rat unterhandeln, sind die Bevollmächtigten der »gemenen

---

[1] Die Schiffergesamtheit heißt die Gemeine Seefahrt.

[2] Handelsgesellschaften mit allseitiger Kapitalseinlage, die sich für bestimmte Unternehmungen bildeten. Vgl. Bruns, Hans. G.-Qu., N. F., II, S. CVI f. Gilden von Bergen-, Island und Shetlandfahrern, wie etwa die der Schonenfahrer und Bergenfahrer in Lübeck, hat es in Bremen nicht gegeben.

Schipffarde unser stadt«. Die in Zukunft zu wählenden Vorsteher gehen hervor »uth den Schipperen unde gemener Szefart«. Auch die neben ihnen als besondere Vertrauensmänner fungierenden Zweiundzwanzig sind aus den »gemenen Schipperen, Kopluden und Szefareren« berufen. Eine solche Organisation heißt bei den norddeutschen Seeschiffern stets Gesellschaft oder Gilde, wenn auch in der Urkunde von 1545 diese Bezeichnungen fehlen. Die größere Freiheit und Vornehmheit des Seeschifferstandes gegenüber den Handwerks ä m t e r n kommt in der Bezeichnung zum Ausdruck. An sonstigen Bremer Urkunden, welche das Dasein einer Schiffergilde in Bremen vor dieser Zeit beweisen würden, fehlt es freilich. Nur vermuten läßt sich, daß die fünf Schiffer, die im Jahre 1532 neben fünf Kaufleuten vor den Rat traten, um ihre alten Gerechtsame gegen die aufrührerischen 104 Männer zu verteidigen, Bevollmächtigte einer Schifferkorporation waren[1]. Aus dem Mittelalter vollends sind nicht die geringsten Anhaltspunkte für das Bestehen einer Schiffergesellschaft erhalten geblieben, während die Existenz einer Kaufmannsgilde in Bremen mindestens für das 15. Jahrhundert bezeugt ist[2].

Trotzdem ist die Annahme nicht zu gewagt, daß auch die Schiffer schon im Mittelalter korporativ geeinigt gewesen sind, und zwar in der Form einer religiösen Brüderschaft. Dafür sprechen zunächst analoge Vorgänge in anderen deutschen Seestädten. Die bekannte Schiffergesellschaft in Lübeck geht zurück auf eine im Jahre 1401 gegründete St. Nikolausbrüderschaft[3]. Die Vorläuferin der Hamburger Schiffergilde ist eine 1492 gestiftete St. Annenbrüderschaft[4]. Die Emder Schifferkorporation ist aus einer 1495 entstandenen St. Clemensbrüderschaft hervorgegangen[5]. Die Zwecke

---

[1] J. G. Kohl, S. 3. Die Kaufleute und Schiffer bildeten die Begleitung der Älterleute. W. v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen II, S. 70.

[2] E. Dünzelmann, Die bremische Kaufmannsgilde und ihre Älterleute. Brem. Jahrbuch, Bd. 18 (1896), S. 77 ff.

[3] Stiftungsbrief im Urkundenbuch der Stadt Lübeck Bd. 5, Nr. 644 (nach einer Abschrift aus dem ältesten Statutenbuche der Lübecker-Schiffergesellschaft).

[4] Staphorst, Hamburg. Kirchengeschichte, Teil I, Bd. 4, S. 162.

[5] Ostfries. Urkundenbuch Bd. II, Nr. 1421. Dazu s. B. Hagedorn, Hans. Geschichtsblätter 1910, S. 248 ff.

dieser Brüderschaften waren vor allem religiöser Natur: gemeinsames Gebet für die Seelen der verstorbenen, besonders der auf See durch den Tod überraschten Mitglieder (Lübeck), gemeinschaftliche Bestattung der Verschiedenen, gemeinsame Verehrung des Schutzheiligen. Daneben treten gesellige Zwecke hervor, und selbstverständlich, wenn auch nicht immer ausdrücklich vorgeschrieben, war die Unterstützung bedürftig gewordener Brüder. Das Eindringen der Reformation in die Schifferkreise mußte den auf altkirchlicher Grundlage beruhenden Zusammenhang unter den Schiffern zunächst lockern. Das praktische Bedürfnis der Fürsorge für die durch Unglücksfälle Verarmten oder invalide Gewordenen, das bei den Seeleuten natürlich besonders lebhaft war, hat ihn dann wieder fester geknüpft, indem überall die alten Vereinigungen auf protestantischer Grundlage erneuert wurden. Die Lübecker Gesellschaft nahm in den dreißiger Jahren des 16. Jahrhunderts einen neuen Aufschwung[1]. In Hamburg machten die Kaufleute und Schiffer 1556 aus allgemeinen religiösen Gründen und im Hinblick auf die besonderen Gefahren des Schifferberufs eine »Bestelling« für das zu errichtende »Trosthaus der armen Seeleute«. Bei der Aufzählung der von den Seeleuten zu entrichtenden Gaben, die wie in Bremen aus Bruch- und Gottesgeldern und aus freiwilligen Zuwendungen nach glücklicher Heimkehr bestanden, berief man sich auf alten Gebrauch in der Schiffer-Brüderschaft. Auch die Emder Brüderschaft erlebte eine Erneuerung in dieser Zeit mit besonderer Richtung auf die Armenpflege und hat in dieser Form die Jahrhunderte überdauert. Indem bei all diesen neuen Organisationen die katholischen Momenteder Sorge für das Seelenheil der Verstorbenen, der Verehrung eines Schutzheiligen wegfielen, konnten die Einkünfte um so mehr den Armen zugute kommen. Daneben hielten sich nur die gemeinsamen Leichenbegängnisse und die geselligen Zusammenkünfte.

Fehlt nun in Bremen der urkundliche Beweis dafür, daß eine mittelalterliche Brüderschaft die Vorläuferin der Armen Seefahrt gewesen ist, so gibt es doch in den Artikeln der letzteren Anhaltspunkte für Vermutungen in dieser Richtung. Der in einer ge-

---

[1] P. Hasse, Aus der Vergangenheit der Schiffergesellschaft in Lübeck. Festschrift. Lübeck 1901. S. 8 und 10.

wissen Klasse von Abschriften der Stiftungsurkunde enthaltene Passus von den Gelübdegeldern[1], der im Original fehlt, mutmaßlich aber in dem von den Schifferältesten dem Rat vorgelegten Konzept gestanden hat, mag aus einer älteren Brüderschaftsrolle entnommen und dann vom Rate wegen des katholischen Charakters der Gelübde gestrichen worden sein. Auch die in den Artikeln getadelte Gewohnheit der Maschuppeien, ihre Überschüsse zu »Messen und anderen ungöttlichen Diensten« anzulegen, ferner die auf den Schiffen gesammelten Strafgelder, die man in letzter Zeit nach der Heimkehr zu unnützem Essen und Trinken zu verwenden pflegte, die aber eigentlich »zu der göttlichen Ehre und Notdurft der Armen« bestimmt waren, und endlich die »Gottesgelder« deuten auf ältere Bestimmungen über all diese Dinge hin. Freilich berufen sich die Artikel selbst nur auf das Herkommen, aber auch die Hamburger Urkunde von 1556 enthält keinen Hinweis auf die alte St. Annenbrüderschaft und deren Dokumente, sondern erwähnt nur die Schifferbrüderschaft und ihren alten Gebrauch. Man vermied es offenbar, in aller Form an die mittelalterlichen Institutionen anzuknüpfen. Nur in Emden sind die neuen Statuten, jedoch rein äußerlich, der Stiftungsurkunde der St. Clemensbrüderschaft angehängt worden.

In welcher Kirche eine solche Brüderschaft in Bremen, wenn sie wirklich existiert hat, ihren Altar gehabt habe, läßt sich wiederum nur vermuten. Da urkundliche Belege völlig fehlen, würden die Beziehungen, welche die Schiffer in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts zu der Frauenkirche unterhielten, indem sie dort sogar nach Erwerb eines eigenen Hauses noch Versammlungen abhielten, auf diese hinweisen.

Ein bemerkenswerter Umstand bei sämtlichen älteren korporativen Bildungen innerhalb des Schifferstandes ist es, daß sie sich nicht auf eigentliche Schiffer, d. h. Kapitäne von Beruf, beschränken. In der Lübecker St. Nikolausgilde vereinigen sich »koplude, schipheren und schipmans«. Die Hamburger St. Annenbrüderschaft und die Emder Klementinergilde umfassen Schiffer und Bootsleute. In Emden fallen im 16. Jahrhundert die Bootsleute weg, dafür treten die Kaufleute ein. In Hamburg erscheinen

[1] Vgl. S. 2, Anm. 1.

letztere 1556 neben Schiffern und Bootsleuten. Die Rostocker Schiffergesellschaft entsteht 1566 aus einer Vereinigung von Kaufleuten und Schiffern[1]. Auch die Bremer Artikel von 1545 gelten für Schiffer, Kaufleute, Steuerleute, Hauptbootsleute und Bootsleute. Alle ohne Unterschied steuern bei und können im Bedürftigkeitsfalle an den Wohltaten teilnehmen.

Die Erklärung für diese Erscheinung liegt in dem Mangel an einer scharfen Abgrenzung zwischen den einzelnen Elementen des Seefahrertums in der damaligen Zeit. Das Institut des in Brot und Lohn stehenden Schiffsführers, des Setzschiffers, das heute die Verhältnisse auf den größeren Schiffen beherrscht, war noch wenig entwickelt. Dem Schiffer gehörte meist wenigstens die Hälfte des Schiffes und oft ein Teil der Ladung, und ihm fiel außer der Verantwortung dafür in fremden Häfen eine ganze Reihe kaufmännischer Funktionen zu[2]. Wo war da die Grenze zwischen ihm und dem seebefahrenen Kaufmann, der es sich zutraute, selber ein Schiff zu führen? Auch die Schiffsbesatzung stand so sehr weit nicht von beiden ab. Das Recht, das auch der gewöhnliche Matrose besaß, ein Quantum Waren zu eigenem Handelsbetrieb mitzuführen, näherte ihn dem Kaufmann; ein erspartes Kapital gab ihm die Möglichkeit, sich einen größeren Schiffspart und damit unter Umständen das Recht auf die Leitung eines Schiffes zu erwerben. Sie alle waren in gleicher Weise den auf See drohenden Gefahren ausgesetzt, und so ist es begreiflich, daß die private Versicherung gegen den Verlust des Seelenheils durch einen plötzlichen Tod und gegen vorübergehende oder dauernde Invalidität, die in jenen Brüderschaften und Gilden ihnen gegeben werden konnte, sie alle gleichmäßig umfaßte.

So ist es denn nichts den Zeitverhältnissen Widersprechendes, wenn wir in den Artikeln der »gemeinen Seefahrt« in Bremen, wie die Schifferschaft einmal darin genannt wird, Kaufleute, d. h. natürlich nur solche, die »zur See reeden« und an den Reisen oft selber teilnehmen, auf der gleichen Stufe wie die Schiffer, nicht niedriger und nicht höher, finden. In den Maschuppeien der Bergen-, Island- und Shetlandfahrer werden sie besonders stark neben

---

[1] W. Stieda, Die Schiffergesellschaft in Rostock. Jahrbücher des Vereins für mecklenb. Gesch. und Ak., Jahrg. 59 (1894), S. 86 ff.

[2] Vgl. B. Hagedorn, Hans. Geschichtsbl., Jahrg. 1909, S. 344.

eigentlichen Schiffern vertreten gewesen sein. Zu den acht namhaft gemachten Verordneten gehören zwei, Erp Focke und Hermann Wedemann, die 1548, bzw. 1590 als Älterleute der Kaufmannschaft erscheinen [1]. Aber daß die Kaufleute sich an den Beiträgen, sowie an den Wahlen der Vertrauensmänner passiv wie aktiv beteiligen, kennzeichnet ihre damalige Stellung innerhalb der Seefahrtsgesellschaft nicht so sehr, wie der Anspruch, den auch sie gelegentlich auf Versorgung aus den Mitteln des 1545 gestifteten Fundus haben.

Das ist nachher im Hause Seefahrt anders geworden.

2. Das Seefahrtsgebäude.

Anderthalb Jahrzehnte nach Begründung der Armenkiste, im April 1561, befolgte die bremische Schiffergesellschaft das von den verwandten Genossenschaften in Lübeck und Hamburg gegebene Beispiel, indem sie sich ein eigenes Heim erwarb. Die Vorsteher der Armen Seefahrt kauften dem Bürger Jost von Sandbeke sein an der Hutfilterstraße belegenes Haus mit allem Zubehör ab. Das dazugehörige schmal-lange Grundstück erstreckte sich von der genannten Straße im Süden bis zur »Straße nach dem Schützenwalle«, der späteren Jakobistraße, im Norden. Das St. Ilsabeenstift, ein 1499 errichtetes Armengasthaus, lag östlich, ein Privathaus westlich davon. Außer dem als »groß« und »neu« bezeichneten Wohnhaus standen auf dem Grundstück fünf »Buden«, hölzerne Nebenhäuser. Der Kaufpreis betrug 1650 Bremer Mark und wurde in fünf Raten bis 1567 aus den Mitteln des Armenfonds bezahlt [2].

Erst diesen Kauf kann man — streng genommen — als die Geburtsstunde des Hauses Seefahrt betrachten.

---

[1] J. G. Kohl, S. 261.

[2] Das Haus war kurz vorher durch mehrere Hände gegangen. Näheres s. J. G. Kohl, S. 25 ff., wo auch die wichtigsten Urkunden, nicht ganz ohne Lesefehler, in hochdeutscher Übersetzung abgedruckt sind. Nach dem Plan von Bremen in Merians Topographia Saxoniae inferioris von 1653 (wozu zu vergleichen de Wit, Theatrum praecip. tot. Europae urbium, Amsterdam) stand das Haus in der Reihe der übrigen Häuser an der Hutfilterstraße, dieser mit der Giebelseite zugewendet, und unterschied sich in Nichts von dem benachbarten Bürgerhause.

Man ist zunächst geneigt anzunehmen, daß das neue Haus in erster Linie zur Aufnahme der verarmten Schiffer verwendet worden sei, über deren die Standesehre schädigendes Herumliegen auf den Straßen und Betteln vor den Türen in den Artikeln von 1545 geklagt wird. Die bald nach dem Hauskauf entstandenen Gesetze enthalten in der Tat eine Bestimmung, die es den »binnen der Seefahrtspforte« Wohnenden zur Pflicht macht, abends rechtzeitig vor dem um 9 Uhr erfolgenden Toresschluß nach Hause zu kommen, auch sich der Trunkenheit und gottloser Worte zu enthalten, widrigenfalls ihnen je nach den Umständen die Pröve genommen werde (Art. 12). Daraus wäre zu folgern, daß bereits Arme in dem Hause oder den Nebengebäuden ohne Entgelt beherbergt worden seien. Merkwürdigerweise erwähnen aber die ältesten Protokolle[1] solche Arme nicht. Ein Protokoll von 1567 bekundet sogar, daß man damals nicht nur die Buden, sondern selbst einen Teil des großen Hauses an fremde Leute vermietet hatte; es enthält genaue Angaben über die Höhe der Miete, die diese zu entrichten haben. Wenn diese Bewohner keine Pfleglinge der Anstalt waren, war die Drohung, ihnen bei Verstößen gegen die Hausordnung die Pröven zu nehmen, gegenstandslos. Vielleicht ist jener Artikel daher zunächst nur theoretisch zu nehmen. Denn höchstens gegen Ende des 16. Jahrhunderts läßt sich die Beherbergung von Armen in dem Hause nachweisen[2].

Dagegen ist das »Haus der seefahrenden Armen« oder »Haus der armen Seefahrt«, wie es fortan heißt, von Anfang an Sitz der Verwaltung der Armenangelegenheiten gewesen. Hier wurde von nun an der Fonds verwahrt, hier versammelten sich die in der Stadt wohnenden Empfänger der Spenden oder Pröven, um nach einer durch den Hausverwalter zu veranstaltenden Andacht von diesem die Gaben zu empfangen, hier hielten die Vorsteher und Oberalten ihre Beratungen ab, hier fand alljährlich die Generalversammlung statt, in der die Schaffer Rechnung über die

[1] Die seinerzeit J. G. Kohl noch vorgelegen haben, vgl. sein Buch, S. 44. Auffallend ist, daß K. meint, auch in den alten Gesetzen sei von Hausarmen nicht die Rede. In Art. 12 ist das doch der Fall.

[2] Auch in Lübeck richteten die Schiffer hinter ihrem 1535 gekauften Gildehause erst im Jahre 1600 Armenwohnungen ein. Hasse a. a. O., S. 12 f.

Monats- und Bodmereigelder ablegten, hier war endlich auch der Ort der darauf folgenden Mahlzeit. Außerdem aber kamen daselbst die Seeleute zusammen, wenn es galt, über Berufsinteressen zu beraten. Im Jahre 1575 faßten die »gemeinen Schiffer« im Hause Seefahrt Beschluß über eine neue Schiffsordnung und bestimmten unter anderem, daß die Namen von Mannschaften, die sich gewisser Übertretungen derselben schuldig machen würden, in der Seefahrt angeschlagen werden sollten.

Das Haus Seefahrt war demnach anfangs ausschließlich das Amts- und Versammlungshaus der Schiffergemeinde, deren Tätigkeit zwar vorzugsweise der Armenfürsorge gewidmet war, aber sich keineswegs darauf beschränkte.

Auch im Anfang des 17. Jahrhunderts scheint die Verwendung des Hauses als Armengasthaus noch sehr unerheblich gewesen zu sein. Um diese Zeit war die Zahl der Armen überhaupt nicht groß. Bis 1620 stieg sie aber von 10 bis 15 auf etwa 70. Da diese »hin und wieder durch die Stadt verstreut« wohnten, so erschien es den Vorstehern im Interesse einer geregelten und daher auch billigeren Verpflegung zweckmäßig, sie in größerem Umfange als bisher in das Haus aufzunehmen. Es sei auch »ehrbarlicher und erträglicher,« meinten sie, »wenn diese Armen an einem sonderbaren Ort gehalten, auch die fremden und reisenden seefahrenden Leute zu Zeiten mit einer Mahlzeit verehret werden möchten«. Die Verwaltung empfahl daher die Errichtung einer »besseren und bequemeren Herberge« für die Seefahrt[1].

Die Erbauung eines neuen Hauses mußte indessen, obwohl das alte schon längst zu Klagen über seine Baufälligkeit Anlaß gegeben hatte, noch verschoben werden. Denn die Mittel, welche die Gesellschaft etwa für einen Hausbau verfügbar gehabt hätte, wurden 1619/20 durch die von ihr zum Vegesacker Hafenbau gegebenen Zuschüsse verbraucht. Im dreißigjährigen Kriege aber fehlte es vollends an Geld und Unternehmungslust. So mußte man sich darauf beschränken, das bisherige Gebäude, »das gar alt, verrottet und baufällig geworden war, mit Stützen und Pfählen so viel wie möglich zu erhalten«[2].

---

[1] Supplik der Vorsteher und Oberalten an den Rat vom 25. Jan. 1620. Bremer Staatsarchiv, T. 6 m 5.

[2] J. G. Kohl, S. 121. Auch im folgenden bin ich vielfach auf seine

Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Kriege hatte in ganz Bremen ein Erwachen der Bautätigkeit zur Folge. Anstalten, wie die Stadtbibliothek, das Zucht- und Werkhaus wurden errichtet, mehrere Brücken und Stadttore erneuert.
Darstellung angewiesen, da die von ihm benutzten Rechnungen (siehe
Da entschlossen sich auch die Vorsteher der Seefahrt zu einem Neubau. Nach mancherlei Besprechungen und Verhandlungen in den vorhergehenden Jahren wurde 1663 das alte Haus niedergebrochen und ein neues an seine Stelle gesetzt.

Dieses Haus war dem 1661 gefaßten Plane gemäß ein Querhaus[1] und stand in der südlichen Hälfte des von der Schützenwallstraße im Norden nach der Hutfilterstraße im Süden sich erstreckenden Grundstücks. Es war zweistöckig und mit einem hohen, schiefergedeckten Dache versehen. Die innere Einrichtung entsprach im allgemeinen der eines vornehmen Bürgerhauses jener Zeit, wie sie uns jetzt noch durch manche ältere Bauten in Bremen veranschaulicht wird. Durch den Haupteingang von Süden betrat man zunächst die das ganze Haus durchschneidende und durch beide Stockwerke des Hauses gehende Diele, die durch hohe Fenster mit zahlreichen kleinen in Blei gefaßten Scheiben Licht erhielt. Links lagen mehrere kleinere Gemächer, die Wohnung des Hausverwalters mit Küche und Silberkammer, rechts die »kleine Herrenstube«, das Sessionszimmer der Vorsteher und Oberalten, und die durch einen Gang davon getrennte »große Herrenstube«, der Saal für die größeren Versammlungen. Diele und Herrenstuben wurden im Laufe der Zeit reich mit Wappen und Gemälden, welche meist Seeschlachten darstellten, von der Decke herabhängenden Schiffsmodellen und allerhand anderen Raritäten[2] geschmückt. Von der Diele führte eine Wendeltreppe aus Eichenholz zu den (1862) als

daselbst S. 122, Anm.) fehlen, in den Protokollbüchern aber 1662/1663 eine Lücke ist. K. gibt eine anziehende Beschreibung des 1862 ja noch vorhandenen Hauses von 1663.

[1] d. h. mit einer Langsseite der Straße zugewendet. Vgl. Note 1 zu S. 9.

[2] z. B. mit einem ausgestopften Krokodil, einem Haifisch, Riesenmuscheln, Indianerwaffen, einem Grönländerboot. Ähnliches im Lübecker Schifferhause, vgl. Bruiningk, Das Haus der Schiffergesellschaft in Lübeck. Sbb. der Gesellsch. f. Gesch. u. Ak. der Ostseeprov. Rußlands aus d. J. 1890, S. 104 ff.

Rumpelkammer benutzten oberen Räumen des Hauses und zu den vier übereinander errichteten Dachböden, auf denen Kornvorräte lagerten.

Das war das Hauptgebäude. Es war seiner ganzen inneren Einrichtung nach wieder wesentlich das Verwaltungs- und Versammlungslokal der Schiffergilde und ihrer Organe. Als ein Haus, das »der Stadt Bremen zur Zierde und zum Ruhm« gereichen und »auf Beförderung des unentbehrlichen Commercii, sowie auf Erhaltung der dazu hochnötigen Schiffahrt gerichtet sein« würde, war es in einem Gesuche der Vorsteher an den Senat, wodurch man die Überlassung des Steinmaterials zweier zum Abbruch bestimmter Stadttürme erreicht hatte, bezeichnet worden. Die über den Haupteingang gesetzte Inschrift: Navigare necesse est, vivere non est necesse! — die lateinische Übersetzung eines Wortes, das Plutarch dem Pompejus in den Mund legt, als die Führer eines für Rom bestimmten Getreidetransports bei der Abfahrt von Afrika wegen eines plötzlich ausgebrochenen Unwetters bedenklich werden, hätte wenig Sinn gehabt, wenn sie einem bloßen Armengasthaus gegolten hätte [1].

Das Bedürfnis der Armen, in deren Interesse gerade man 1620 einen Neubau für nötig gehalten hatte, scheint sogar auch jetzt noch unberücksichtigt geblieben zu sein, falls nicht die oberen Räume des Hauptgebäudes, die später als Rumpelkammer dienten, damals als Wohnungen benutzt wurden. Auf dem nach der Jakobistraße verlaufenden Hofe [2] stand anfangs noch ein älteres Hintergebäude. Erst im Jahre 1677 entschloß man sich, dieses niederzureißen und ein größeres mit mehreren Wohnungen dafür zu errichten. Da man hierfür aber auf dem eigenen Grundstück in der Breite nicht genügend Raum besaß, so wurden die Verwalter des benachbarten Ilsabeengasthauses gegen Zahlung von 100 Bremer Mark zur Abtretung eines Bodenstreifens bewogen [3], so daß das neue Gebäude zum Teil unmittelbar an die benachbarten Armenhäuser des Stiftes angebaut wurde. Im Jahre 1758 wurde das Grundstück

---

[1] Über die Inschrift s. J. G. Kohl, S. 124 f. Meurer, »Ein geflügeltes Wort« (Magdeburger Zeitung 1901, Nr. 268, Morgenausgabe) bringt nichts wesentlich Neues.

[2] S. hierzu und zu dem folgenden die Planskizze S. 25.

[3] Akten des Hauses Seefahrt im Seefahrtsarchiv Nr. 3.

der Seefahrt weiter durch Ankauf eines Stückes von dem Garten des Roten Waisenhauses, der auf der anderen Seite an den Hinterhof stieß, vergrößert. 1798 waren hinter der Seefahrt zwölf Wohnungen, die damals in acht Wohnungen umgebaut werden sollten. Diese Wohnungen waren nach Bremer Art jede für sich, lagen aber alle unter einem Dache. Aus dem damals entworfenen Plan ist ersichtlich, wie eine solche Prövenwohnung eingerichtet war. Jede Wohnung sollte zwei englische Fensterrahmen, mit gut böhmischem Glas versehen, erhalten. Es sollten darin sein: eine gute Wohnstube, Schlafkammer, Küche, in jeder Stubentür, auch in der Küchentür ein gutes proportioniertes Fenster, in jeder Küche ein guter Feuerherd, eine gute Torfkiste mit glatt gehobeltem Deckel, der auch als Tischplatte dienen konnte. Auch eine bequeme Treppe mit Geländer durfte in der Wohnung und ein guter neuer Heizofen mit einem Aufsatz in jeder Stube nicht fehlen[1]. Hinter der Seefahrt war noch ein großer Platz, der als Garten diente.

Den vorderen Hof an der Hutfilterstraße hat man anscheinend nie mit Nebengebäuden besetzt. Die auf dieser Seite befindliche Eingangstür (auch von der Schützenwall- oder Jakobistraße aus gab es einen Zugang) wurde 1663 von dem Steinhauer Meister Holwehls ornamentiert. Auf steinernen Pfeilern erhob sich ein breiter Bogen, auf dem Türsturz mit der lateinischen Inschrift ruhte ein mächtiger Schild, belegt mit kleinen Wappenschilden und ein auf steinernen Wogen segelndes Schiff tragend, das Ganze bekrönt von einer eisernen Sonnenkugel[2]. Alles war bunt bemalt oder vergoldet.

Eine in noch monumentaleren Formen gehaltene Pforte wurde 1665 unmittelbar an der Hutfilterstraße als Eingang zu dem Grundstück des Hauses errichtet. Es ist das heute an der Lützower Straße stehende bekannte Eingangsportal. Auch diese triumphbogenähnliche Pforte ist aus der Werkstatt Meister Holwehls, der selbst inzwischen verstorben war, hervorgegangen[3]. Ähnliche Bauten vor dem Bremer Zeughause und an dem Platz der lateinischen Schule haben im allgemeinen für den Entwurf als Muster gedient. Auch diese Pforte prangte seit 1678 mit all ihren Figuren, Orna-

---

[1] Akten des Hauses Seefahrt Nr. 3. Seefahrtsarchiv.

[2] Nach J. G. Kohl S. 123 f.

[3] Verh. der Vorsteher mit Jakob, dem Gesellen der Witwe Holwehls, Prot. v. 25. Jan. 1665.

menten und den beiden Inschriften in Farben und Gold. Später mehrfach ausgebessert, wurde sie 1833, »weil sie keine Ausbesserung mehr vertrage, durch einen dauerhaften Neubau ersetzt«[1]. Wohl nur die konstruktiven Bestandteile wurden erneuert: den Neptun, die beiden Bootsleute mit Jakobsstab und Lot, sowie das Schiffsrelief hätte ein damaliger Künstler schwerlich in so stilgetreuer Weise, wie die Wirklichkeit sie darstellt, nachgebildet.

Das 1663 aufgeführte Gebäude hat dem Hause Seefahrt länger als 200 Jahre gedient. Es muß zu den größeren Gebäuden der Stadt gehört haben, denn seine Räume fanden vielfach auch private Verwendung. Für die Abhaltung von Hochzeiten waren sie in solchem Maße gesucht, daß die Hergabe zu diesem Zwecke durch wiederholte Beschlüsse (1686 und 1696) auf die Vorsteher und diejenigen Schiffer, welche der Seefahrt die üblichen Dienste getan hätten oder noch tun würden, beschränkt wurde. Im 18. Jahrhundert wurde es auch Mietern für die Veranstaltung öffentlicher Verkäufe überlassen; seine geräumigen Böden unter dem hohen Dache wurden gern von Kaufleuten als Lagerräume gepachtet. Waren hierbei für das Haus Seefahrt ökonomische Gesichtspunkte maßgebend, so entsprach es völlig seinen wesentlichen Aufgaben, wenn es die Anfänge der 1799 gegründeten Navigationsschule aus eigenem Antriebe durch unentgeltliche Überlassung eines Zimmers und durch die Erklärung unterstützte, daß bei der Besetzung von Steuermannsstellen auf bremischen Schiffen Zöglinge dieser Schule in erster Linie berücksichtigt werden sollten[2].

---

[1] Prot. v. 14. Okt., die »große Pforte nach der Straße« betr. Wegen des Aussehens der Pforte s. das vortreffliche Titelbild bei J. G. Kohl und die Beschreibung daselbst S. 143 f. Der Anker im Scheitelpunkte des Bogens ist die älteste Darstellung des Wappens der Seefahrt.

[2] Über die »Gründung und Entwicklung der Seefahrtsschule zu Bremen« vgl. O. Fulst im Bremischen Jahrbuch, Bd. 19 (1900). Die Gründer waren der Konsul Cassel und einige Kaufleute, die den Unterricht auf ihre Kosten geben ließen. Die Seefahrt stellte die Altemannsstube (Olemanns Dönse, vgl. J. G: Kohl, S. 136) zur Verfügung. Nach Fulst soll die Schule 1803 aus dem Hause Seefahrt wegen Raummangels verlegt worden sein. Aus späteren Sessionsprotokollen geht aber hervor, daß die Altemannsstube noch bis 1814 Unterrichtslokal für die Navigationsschüler gewesen ist. Vielleicht hat man gleichzeitig Räume in anderen Häusern in Benutzung gehabt.

Der ruhige Besitz dieses Hauses erlitt nur zweimal durch große Zeitereignisse, die auch die Stadt Bremen in Mitleidenschaft zogen, eine Gefährdung: einmal im siebenjährigen Kriege, und sodann in der Zeit, als Napoleon Bremen dem französischen Kaiserreich einverleibt hatte.

Als bald nach der Schlacht bei Minden im Jahre 1759 braunschweigische, hessische, und englische Truppen Bremen besetzten, und hier eine ganze Reihe von öffentlichen Gebäuden, selbst diejenigen wohltätiger Anstalten, mit Beschlag belegten, um sie als Lazarette zu verwenden, wurde schließlich auch an das Haus Seefahrt das Verlangen gestellt, seine Räume für militärische Zwecke herzugeben. Indessen gelang es namentlich durch den Hinweis darauf, daß in dem Hause auch ein regelmäßiger Gottesdienst abgehalten würde, die englischen Offiziere zur Aufgabe dieses Planes zu bewegen [1].

Dringender und andauernder war die Gefahr, die in den Jahren 1811—1813 von den Franzosen drohte. Die deswegen entstandenen Verhandlungen sind von besonderem Interesse, weil sie Anlaß zu eingehenden Erörterungen über die Verhältnisse des Hauses Seefahrt, seine Bedeutung, seine rechtliche Stellung, seine pekuniäre Lage usw. gaben.

Bereits zwei Monate, nachdem die Einverleibung Bremens in das französische Kaiserreich dekretiert war, im Februar 1811, beschäftigte sich die Session mit der Beantwortung gewisser Fragen des in Paris weilenden Senators Vollmers nach den bisherigen Einkünften des Hauses und ihrer Verwendung. Als dann nach erfolgter Konstituierung der französischen Verwaltung die beiden öffentlichen Waisenhäuser und das Armenhaus in französische Kasernen umgewandelt werden sollten, fragte die französische Munizipalbehörde Ende Juni beim Hause Seefahrt wiederholt an, ob es geneigt sei, gegen eine entsprechende Vergütung seine Gebäude den Waisenkindern zu überlassen, erhielt jedoch unter Hinweis auf die Unentbehrlichkeit des Hauses für die Zwecke der Stiftung jedesmal eine abschlägige Antwort. Im September zeigte man sich einer vom Präfekten ernannten Deputation (der Commission des hospices) gegenüber, welche alle milden Stiftungen unter

---

[1] Näheres s. J. G. Kohl, S. 199—201.

ihre Verwaltung nehmen sollte, weniger hartnäckig. Vorsteher und Oberalte beschlossen trotz des lebhaften Widerspruches, der sich bei den Schiffern regte, gegen eine Vergütung von 15 000 Rt. in die Abtretung zu willigen[1]. Kaum aber hatte man hierüber Beschluß gefaßt, als ein Brief des Maire Wichelhausen beim verwaltenden Vorsteher einlief mit der kurzen Mitteilung, daß die Seefahrt als milde Stiftung zu betrachten und daher zur Disposition der Commission des hospices gestellt worden sei. Das bedeutete, daß über die Forderung der Vorsteher zur Tagesordnung übergegangen und das Haus Seefahrt einfach als öffentliche Wohltätigkeitsanstalt eingezogen werden sollte. Nicht nur das Gebäude, folgerichtig mußte dann auch das ganze Vermögen der Stiftung davon betroffen werden; kurz, das gesamte Haus Seefahrt stand in Gefahr. Daher entschloß man sich zu ernstlichem Widerstande. Unter Zuziehung eines Rechtsbeistandes verfaßte man einen Protest, namentlich unter Berufung auf das kaiserliche Dekret vom 4. Juli, wonach in der Administration der Wohltätigkeitsanstalten, die provisorisch auf gegenwärtigem Fuß erhalten würden, nichts geändert werden solle. Als sich indessen der Maire, unter Ablehnung jeder Diskussion über die Rechtsfrage, lediglich auf den Standpunkt des verfügenden Beamten stellte, wandte man sich (5. Okt.) mit einer Beschwerde an den Präfekten Comte d'Arberg. In ausführlicher Darlegung betonte man zunächst, daß die Seefahrt nicht als öffentliche milde Stiftung zu betrachten sei, sondern durchaus privaten Charakter trage, und suchte dies aus der Stellung, die das Haus in dem bisherigen bremischen Staate gehabt, sowie aus der Tatsache unentgeltlicher Verwaltung durch Privatpersonen nachzuweisen. Demnach falle diese Anstalt nicht in den Wirkungskreis der Commission des hospices. Wolle man aber trotzdem an der Auffassung von dem öffentlichen Charakter des Hauses Seefahrt festhalten, so stehe einer Veränderung in der Administration das kaiserliche Dekret vom 4. Juli entgegen. Das Gewicht dieser Gründe suchte man zu stützen, indem man den Gedanken ausführte, daß gerade diese Stiftung in den besonderen Verhältnissen

[1] Siehe die Prot. v. 19. Febr., 21., 27. Juni, 5., 8. Juli, 19., 20., 23. Sept. 1811, dazu Akten des H. S., Seefahrtsarchiv Nr. 3. J. G. Kohl, S. 202, gibt als geforderte Vergütung 13 000 Rt. an.

einer Seehandelsstadt wie Bremen begründet sei und nur dann so wie bisher gedeihen könne, wenn sie ihre Privatexistenz und abgesonderte Verwaltung behalte, weil, wenn sie bloß eine Unterabteilung der allgemeinen Versorgungsanstalten würde, das Publikum das Interesse daran verlieren und sie nicht mehr genügend unterstützen würde. Diese Unterstützung aber, namentlich die Erträge der jährlich angestellten öffentlichen Sammlungen, könne die Seefahrt nicht entbehren[1].

Obwohl diese Eingabe nicht beantwortet wurde, scheint zunächst von der Präfektur an die Mairie eine die Vorstellungen des Hauses Seefahrt berücksichtigende Verfügnng erlassen worden zu sein; denn weitere Schritte erfolgten von der Munizipalbehörde einstweilen nicht.

Um so mehr waren die Vorsteher des Hauses überrascht, als sie im August des folgenden Jahres plötzlich vom Maire die Nachricht erhielten, daß das Haus zum Lokal für das Kommerz-Tribunal bestimmt worden sei. Auch dagegen wußte man sich durch eine Beschwerde beim Präfekten erfolgreich zu wehren[2]. Trotzdem erfolgte im Juni 1813 ein dritter Schlag des Maire gegen das Haus Seefahrt, indem er es der Marineadministration zu Hamburg als Lokal für das Bureau der Marineinskription zuzuweisen gedachte. Weniger die auch dagegen erhobenen Vorstellungen als der Verlauf der Ereignisse auf der großen Weltbühne scheinen das verhütet zu haben.

Bei der Entwicklung dieser ganzen Angelegenheit berührt das Auftreten des Maire Wichelhausen eigentümlich. Seine wiederholten Versuche, der Seefahrt ihr Gebäude zu entziehen, und der hochfahrende, fast gereizte Ton seiner Briefe berechtigen fast zu der Vermutung, daß persönliche Gründe ihn zu seinem Verfahren bestimmt haben, zumal den Franzosen selbst wenig an der Einziehung des Gebäudes gelegen zu haben scheint. Das würde freilich nicht recht in Einklang zu bringen sein mit der An-

---

[1] Prot. v. 26., 27. Sept., 30. Okt. nebst Abschrift der Briefe des Maire v. 24. u. 30. Sept., Konzept der Eingabe an den Präf. v. 5. Oktober 1811.

[2] Prot. v. 28. u. 31. Aug., Konzept des Briefes an den Präf. vom 5. Sept. 1812.

erkennung, die dieser Mann sonst in seiner schwierigen Stellung bei den Bremern gefunden hat[1].

Nach den Befreiungskriegen hat sich die Seefahrtsgesellschaft noch sechs Jahrzehnte hindurch des unangefochtenen Besitzes ihres Hauses an der Hutfilterstraße erfreut. Da mit der wieder aufblühenden Schiffahrt einerseits die Zahl der Unterstützungsbedürftigen, anderseits der Wohlstand des Hauses wuchs, so hat gerade in dieser Zeit das Prövenwohnungswesen einen größeren Umfang angenommen, als es früher besessen. Noch im Jahre 1811 stellt ein Bericht 180—190 Gabenempfängern nur 8 Personen gegenüber, die in den Hinterhäusern wohnen. In der kommenden Zeit aber setzten teils eigene Mittel, teils Sammlungen und großartige freiwillige Zuwendungen das Haus Seefahrt instand, seine Fürsorge auf diesem Gebiete bedeutend zu erweitern. Schon in den Jahren 1821/22 wurden aufgrund von Sammlungen vier neue Prövenhäuser hinter der Seefahrt gebaut[2]. In den fünfziger Jahren aber kam es zu noch umfassenderen Neuerungen. Das Prinzip des Einfamilienhauses, das man bisher gern befolgt hatte, durchbrechend, ließ man 1854 die an der Jakobistraße belegenen Prövenwohnungen niederreißen uud an ihrer Stelle ein Gebäude zu acht Wohnungen errichten[3], das neben vermehrter Räumlichkeit der einzelnen Wohnungen viel weniger Grundfläche erforderte und außer einem kleinen Vorhofe an der Jakobistraße noch einen Lichthof zwischen dem neuen Gebäude und den übrigen neuen Prövenhäusern freiließ. Außerdem hatte das Haus Seefahrt, von dem Wunsche beseelt, seine wohltätige Wirkung in der Richtung, bedürftigen Seeschiffern und deren Witwen freie Wohnung zu gewähren, weiter auszudehnen, sich schon 1851 entschlossen, außerhalb der Altstadt eine völlige neue Anlage solcher Wohnungen als Dependenz des Hauses herzustellen. Am Doventorssteinweg hatte man ein geräumiges Areal von 38500 Quadratfuß für 4500 Rt. angekauft und beschlossen, dieses nach folgendem Plane zu bebauen Vorn an der Straße sollte ein zweistöckiges Gebäude mit Durchfahrt errichtet werden. Die an den Flügel der Front sich an-

[1] Vgl. über ihn und seine Wirksamkeit W. v. Bippen, Gesch. der Stadt Bremen, Bd. III, S. 359.

[2] Akten des Hauses Seefahrt, Nr. 3. Seefahrtsarchiv.

[3] Bremer Staatsarchiv T 65, Nr. 8.

schließenden Häuser sollten im Viereck einen als Garten mit Brunnen einzurichtenden Hofraum umfassen, doch so, daß sämtliche vier Ecken offen blieben, um dem Luftzuge freies Spiel zu lassen. Der Hofraum sollte durch einen an den Häusern hinführenden Fahrweg von diesen getrennt sein und der gemeinschaftlichen Benutzung dienen, während hinter den Häusern noch besondere Hofplätze für die einzelnen Wohnungen und an den hinteren Ecken zwei große Bleichen angelegt werden sollten. Auf diese Weise wollte man den Bewohnern sämtlicher Häuser eine freundliche Aussicht, freiesten Zutritt der Luft und eine bequeme Verbindung mit der Straße verschaffen, Vorzüge, deren Fehlen im Mutterhause an der Hutfilterstraße man wahrscheinlich oft beklagt hatte. Die beabsichtigte Form des Bauplanes war, so erklärten die Vorsteher und Oberalten in einer Eingabe an den Senat, »nach dem einstimmigen Urteil aller Sachverständigen absolut die gesundeste für die Anlage von Wohnungen vieler Menschen. »Das Bartholomäushospital in London ist ebenso gebaut, und wird der Grundplan desselben von Technikern als das Ideal eines Spitalgebäudes angesehen, weil derselbe bei jedem Winde die vollständige Ventilation des inneren Platzes und damit der Wohnungen bewirken muß«[1]. Noch im selben Jahre hatte man mit dem Bau der Häuser an der Straße begonnen, 1854 wurde die Westseite des Hofes durch den Bau von vier Häusern geschlossen[2]. Im Jahre 1872 waren hier ein Vorderhaus mit acht Wohnungen, ferner zwölf einzelne 1½stöckige Wohnhäuser[3]. Seitdem bestand das Haus Seefahrt aus zwei Gebäudekomplexen: der kleinere ältere lag etwas eingeengt inmitten des Häusergedränges der Altstadt, deren Mauern und Gerechtigkeiten ihm durch die Jahrhunderte hindurch Schutz geboten, der größere jüngere dehnte sich breit und behaglich in einem der neuen Stadtteile aus, die das 19. Jahrhundert nach Sprengung der mittelalterlichen Fesseln geschaffen.

Unterdessen war auch in dem alten Gesellschaftshause der Platz längst zu klein geworden. Immer schwerer wurde es, als in den nächsten Jahrzehnten nach der französischen Zeit die Zahl

---

[1] Br. Staatsarchiv T 6 m 5, Nr. 7.

[2] Prot. v. 8. Mai 1854.

[3] Entwurf des Kontrakts mit d. Ilsabeenstift 1872, Juli 29. Seefahrtsarchiv, Aa. Nr. 3.

der Gäste bei der Schaffermahlzeit ständig zunahm, sie an den zur Verfügung stehenden Tafeln unterzubringen. Besonders laute Klagen ertönten im Jahre 1831, als 94 Gäste an der Mahlzeit teilnahmen und 14 Personen an einem Nebentische in der Mitte des Zimmers sitzen mußten. Nur auf der Diele, wo man aber dem Zugwinde ausgesetzt gewesen sei, hätten viele Erholung finden können, berichtete nachher der Vorsteher. Von allen Seiten wurde damals eine Erweiterung des Speisezimmers nach dem Hofe zu in Vorschlag gebracht, und viele erboten sich zu freiwilligen Beisteuern. Dieser Anregung folgend beschloß die Session die Errichtung eines neuen Festsaales im Hofe. Im Februar 1832 wurde das ausgearbeitete Projekt von den 22 Ältesten genehmigt. Der Saal sollte 15 Fuß lang und 30 Fuß breit werden, die Gesamtkosten wurden auf 1500 Rt. berechnet. Nachdem dann im Laufe des Sommers 1832 der Bau aufgeführt und die Kosten durch freiwillige Beiträge völlig gedeckt worden waren, konnte bereits die Schaffermahlzeit des Jahres 1833 und in Verbindung damit die Einweihungsfeier darin abgehalten werden. Der Saal war, wie es im Protokoll heißt, mit »klaren Fenstersäulen und Gardinen geziert«, es hingen darin die »kristallenen Kronlampen«, und die Wände hatte man, da sie noch feucht und kahl waren, mit vielen Flaggen von allen Nationen behangen, und namentlich diese »höchst anpassende Dekoration« wurde derartig bestaunt, daß sich das Publikum zur Besichtigung des Raumes herandrängte und daß sie, auch in den folgenden Jahren wiederholt, doch später auf den Eingang beschränkt, sich bei der Schaffermahlzeit einbürgerte[1].

Die Einrichtung dieses Saales, der auch zu privaten Zwecken wie Bällen, Hochzeiten, Konzerten und Versammlungen, vielfach Verwendung fand, wurde 1849 durch Aufstellung einer Orgel für den Gottesdienst des Hauses Seefahrt und 1861 durch eine von den Schaffern der letzten fünf Jahre gestiftete Gasbeleuchtungsanlage vervollständigt.

314 Jahre hatte das Haus Seefahrt sein Heim an der Hutfilterstraße gehabt, 212 Jahre hatte das 1663 gebaute Haus ge-

---

[1] Protokolle von 1831, 1832 und 1833. Eine Abbildung des Saales enthält der Amtliche Bericht über die 22. Versammlung deutscher Naturforscher und Ärzte in Bremen 1844, I. Abt. Bremen, 1845.

standen, da wurde die Gesellschaft durch eine höhere Instanz gezwungen, ihr das ganze Besitztum abzutreten und sich nach einem neuen Heim umzusehen. Das Haus mit sämtlichen Nebengebäuden wurde niedergerissen, der Grund und Boden geebnet und eine gerade breite Straße mit dem ganzen Apparat des modernen Verkehrs über die Stätte geführt. Das geschah im Jahre 1875.

Im Zusammenhang mit dem Plan der Stadtbauverwaltung, von der Gegend des Zentralbahnhofs einen Straßenzug in möglichst gerader Richtung quer durch die Altstadt, dann über die neue Kaiserbrücke nach Bremen-Neustadt auf dem linken Weserufer zu schaffen, mußte der Häuserblock zwischen Jakobi- und Schützenwallstraße auf der einen, der Hutfilterstraße auf der andern Seite durchschnitten werden, und es stellte sich daher die Notwendigkeit heraus, die dort befindlichen Grundstücke anzukaufen, gegebenenfalls die Besitzer zu enteignen. Dadurch wurden gerade die nebeneinander liegenden Besitztümer des Hauses Seefahrt und des Ilsabeenstiftes betroffen. So lange Jahrhunderte hindurch treue Nachbarn, sollten sie nun auch das gleiche Schicksal erleiden.

Im Anfang des Jahres 1872 wurde der Verwaltung des Hauses Seefahrt von der städtischen Baudeputation eröffnet, daß wegen der beabsichtigten Anlage einer neuen Straße vom Wall bis zur Hutfilterstraße, für die man damals den Namen Brückenstraße in Aussicht genommen hatte – es ist die jetzige Kaiserstraße –, der Ankauf der dem Hause Seefahrt gehörigen Immobilien Hutfilterstraße Nr. 11 und 12 von Seiten des Staates, bzw. die Expropriation erforderlich sei. Auf Antrag des verwaltenden Vorstehers Smidt faßte man darauf in der Session vom 26. April den Beschluß, das Haus Seefahrt an einer anderen Stelle wieder aufzubauen, und zwar wählte man dafür zunächst ein zwischen der Birkenstraße, dem Contrescarpe und der Weidestraße belegenes zum Preise von 82000 Taler Gold käufliches Grundstück, das der Vorsteher bereits auf eigene Rechnung angekauft hatte. Zugleich gedachte man bei dieser Gelegenheit die Unzuträglichkeiten zu beseitigen, die der Verwaltung des Hauses dadurch entstanden waren, daß die Gebäude der Anstalt in zwei voneinander sehr entlegenen Teilen der Stadt sich befanden. Es wurde daher gleichzeitig der Verkauf des Seefahrtshofes beschlossen, um aus dem Erlös dieser sämtlichen Grundstücke das neue Stiftungsgebäude

zu errichten. Der Kaufpreis für das Immobil an der Hutfilterstraße wurde mit dem Staate auf 431785 Reichsmark festgesetzt.

Als Käufer für den Seefahrtshof meldete sich das Ilsabeenstift, das ja auch in der Lage war, sich nach einer neuen Unterkunft umsehen zu müssen, und am 29. Juli kam der Kauf mit dessen Vertreter für einen Preis von 182678 Mk., zunächst unter Vorbehalt, zustande. Schon war für beides die Genehmigung vom Senate nachgesucht und erteilt, und bereits hatte man mit dem Abbruch der auf dem neu erworbenen Grundstücke stehenden Häuser begonnen, da erklärten zehn Wochen nach Abschluß des Präliminarkontraktes die Administratoren des Ilsabeenstiftes, die von ihrem juristischen Vertreter in Aussicht gestellte Genehmigung nicht erteilt zu haben, und traten von dem Kaufe gänzlich zurück. Am 21. November schlug daher der verwaltende Vorsteher des Hauses Seefahrt vor, den Seefahrtshof zu behalten, hinter dem Seefahrtshofe Grund zu kaufen und auf demselben das Hauptgebäude mit einer weiteren Anzahl Prövenwohnungen zu errichten. Es wurde indes darüber noch keine endgültige Entscheidung getroffen, sondern die Angelegenheit zunächst einer Kommission übertragen (Nov. 21). Im Januar 1873 nahm dann das Haus Seefahrt beim Senate seinen Antrag auf Bestätigung der Veräußerung des Seefahrtshofes an das Ilsabeenstift zurück. Für das an der Birkenstraße, Großen Weidenstraße und dem Philosophenwege erworbene Areal fand sich als Käufer der Bauunternehmer K. Fr. Barmbrock (mit 224907 Mk.), und der Senat gab dazu seine Genehmigung.

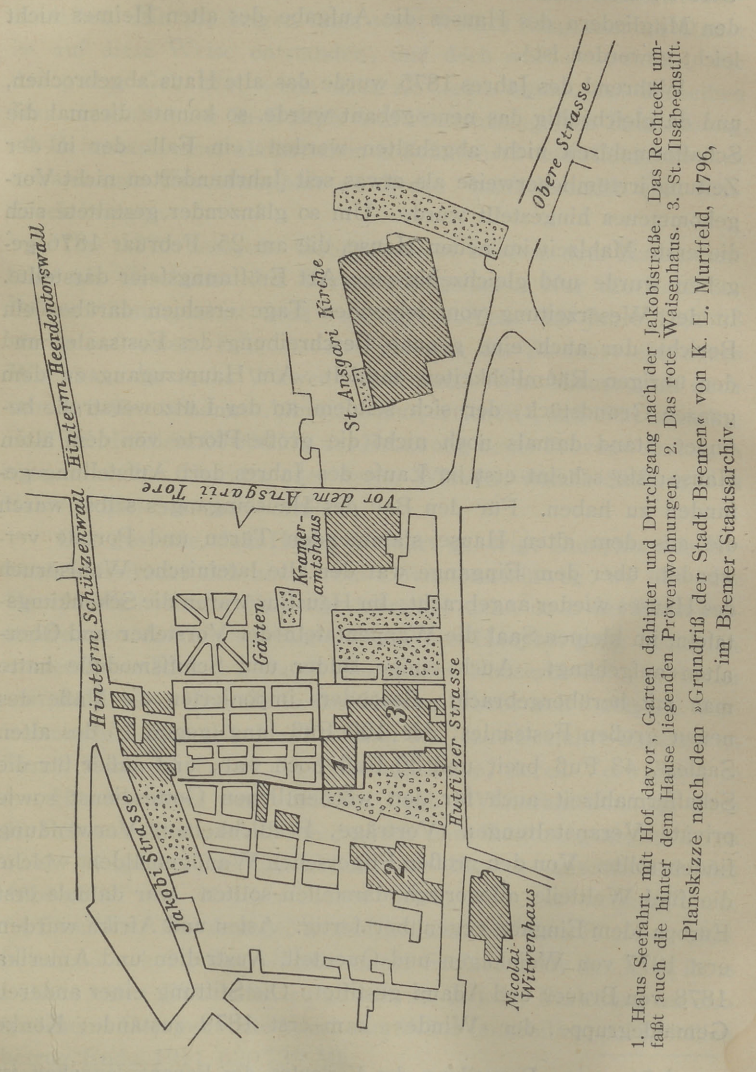
In der gewählten Baukommission wurde während des Jahres 1873 und der ersten Monate des folgenden der Gedanke, das neue Seefahrtshaus auf dem Seefahrtshofe zu errichten, weiter bearbeitet und am 8. Mai 1874 der Session der Entwurf eines mit dem Architekten H. Bredehorst zu schließenden Kontraktes behufs Errichtung des neuen Hauses an der Lützowerstraße für insgesamt 140000 Mk. vorgelegt. Da bei der Verhandlung mehrere sich wegen der hohen Kosten gegen dieses Projekt erklärten und ein neuer Vorschlag laut wurde, dahingehend, daß man das Gebäude der Uniongesellschaft ankaufe, welches schon für 75000 Mk. zu haben sei und sich durch Vermietung der Gesellschaftszimmer gut rentieren werde, auch eine günstige Lage besitze und sich ganz gut als Haus Seefahrt einrichten lasse, wurde die Beschlußfassung

bis zur Beratung mit den 22 Ältesten ausgesetzt. In dieser, die am 29. Juni stattfand, wurde der Gedanke, die Union anzukaufen, abgelehnt und die Session aufgefordert, die früheren Beschlüsse behufs eines Neubaues unverzüglich auszuführen, weil man nur auf diese Weise, da die Prövenwohnungen bereits auf dem Seefahrtshofe erbaut seien, dem Willen der Schiffer und der Vorfahren gerecht werden könne. Die Session beschloß demgemäß, den Neubau einschließlich eines großen Saales, welchen letzteren ein Gegenantrag vergeblich zu Fall zu bringen gesucht hatte, ausführen zu lassen und den Plan des Architekten H. Bredehorst anzunehmen. Nachdem darauf die Arbeiten für den Bau ausgeschrieben waren und Kostenanschläge von sieben Bauunternehmern eingelaufen waren, entschied man sich am 7. September für das Angebot der Firma J. D. Bredehorst, wonach die Kosten für den Bau, einschließlich des Architektenhonorars sowie der kostspieligen Einrichtung des großen Saales, sich auf 138 000 statt 140 000 Mk. belaufen würden.

Dies waren die Kosten für das neue Hauptgebäude. Für 16 auf dem Seefahrtshofe errichtete neue Prövenwohnungen mußte man 84 000 Mk. ausgeben, für zwei Häuser, Nr. 59 an der Lützower- und Nr. 34 an der Bergstraße, sowie ein Stück Land an der Lützowerstraße, auf dem man das Hauptgebäude errichten wollte, zusammen 94 904 Mk., so daß die Gesamtkosten für die Ansiedelung des Hauses Seefahrt an dieser Stelle die Höhe von 316 904 Mk. erreichten. Da man aber für die Abtretung der alten Seefahrt an den Staat 431 785 Mk. eingenommen hatte, so war immerhin noch ein Überschuss von 114 881 Mk. vorhanden, ein erfreulicher und dem Hause Seefahrt im Hinblick auf seine wohltätigen Zwecke wohl zu gönnender Gewinn.

Nachdem alle Vorarbeiten erledigt, schritt man noch am 30. September desselben Jahres zur feierlichen Grundsteinlegung. Die Feier wurde durch den Pastor primus Dr. Rothe eröffnet und geschlossen. Unter dem Grundstein wurden in einem von einem Kapitän gestifteten Kasten einige Papiere versenkt, welche das Haus Seefahrt, die Seemannskasse, die Seeschifferwitwenkasse, den Norddeutschen Lloyd betrafen unter Hinzufügung von Notizen des verwaltenden Vorstehers über die Baukosten. Am Schlusse der Notizen bemerkte der Vorsteher: »Schwer ward den Mitgliedern die Trennung

vom altehrwürdigen Gebäude, in welchem unsere Vorfahren gleich uns manch frohe Stunde erlebt. Der Neubau ist begonnen in der Über-



1. Haus Seefahrt mit Hof davor, Garten dahinter und Durchgang nach der Jakobistraße. Das Rechteck umfaßt auch die hinter dem Hause liegenden Prövenwohnungen. 2. Das rote Waisenhaus. 3. St. Ilsabeenstift.

Planskizze nach dem »Grundriß der Stadt Bremen« von K. L. Murtfeld, 1796, im Bremer Staatsarchiv.

zeugung und dem innigen Wunsche, daß auch unsere Nachkommen in ungestörter Harmonie energisch und freudig wetteifern werden, durch gute und schlechte Zeiten hindurch die segensreichen Zwecke

unserer milden Stiftung ferner durchzuführen. Das walte Gott!« Dies ist die einzige Stelle, an der es zum Ausdruck kommt, daß den Mitgliedern des Hauses die Aufgabe des alten Heimes nicht leicht geworden ist[1].

Während des Jahres 1875 wurde das alte Haus abgebrochen, und da gleichzeitig das neue gebaut wurde, so konnte diesmal die Schaffermahlzeit nicht abgehalten werden, ein Fall, der in der Zeitung irrtümlicherweise als etwas seit Jahrhunderten nicht Vorgekommenes hingestellt wurde. Um so glänzender gestaltete sich die erste Mahlzeit im neuen Hause, die am 25. Februar 1876 gegeben wurde und gleichzeitig eine Art Eröffnungsfeier darstellte. In der Weserzeitung vom folgenden Tage erschien darüber ein Bericht, der auch eine genaue Beschreibung des Festsaales und der übrigen Räumlichkeiten enthielt. Am Hauptzugang zu dem ganzen Grundstück, der sich seitdem an der Lützowerstraße befindet, stand damals noch nicht die große Pforte von dem alten Hause; sie scheint erst im Laufe des Jahres dort Aufstellung gefunden zu haben. Für den Bau des Hauseinganges selbst waren die aus dem alten Hause stammenden Türen und Portale verwendet, über dem Eingange war der alte lateinische Wahlspruch des Hauses wieder angebracht. Im Hausflur waren die Schenkungstafeln, im kleinen Saal die Wappentafeln der Vorsteher und Oberalten aufgehängt. Auch einige Bilder und Schiffsmodelle hatte man mit herübergebracht. Besonders imponierten die Maße des neuen großen Festsaales, der 100 Fuß lang (gegen 15 des alten Saales), 43 Fuß breit und 30 Fuß hoch war, und außer für die Schaffermahlzeit auch für den wöchentlichen Gottesdienst sowie private Veranstaltungen (Vorträge, Festlichkeiten) Verwendung finden sollte. Von den großen Fitgerschen Wandgemälden, welche die fünf Weltteile allegorisch darstellen sollten, war damals erst Europa (dem Eingang gegenüber) fertig. Asien und Afrika wurden erst 1877 von Weinhagen und Quentell, Australien und Amerika 1878 von Brauer und Adami gestiftet. Die Stiftung einer anderen Gemäldegruppe, der »Winde«, kam erst 1879 zustande; Könke

---

[1] Die ganze Darstellung des Verlaufes der Bauangelegenheit ist ausgearbeitet nach den Sessionsprotokollen der Jahre 1872—74, nach den Akten des Hauses Seefahrt Nr. 3 und nach Akten des Bremer Staatsarchivs (T 6 m 5, Nr. 9).

übernahm ein Bild, Wätjen zwei, und für das vierte (»Nord«) wurde eine Sammlung unter den Schiffermitgliedern der Seefahrt veranstaltet. Ein prächtiger, auch sonst festlich ausgestatteter Raum ist auf diese Weise entstanden, und doch würde sowohl er, wie das ganze Gebäude, wenn man sie heute baute, bei denselben Raumverhältnissen in Gestalt und Ausstattung ihre Bestimmung, als Heimstätte einer altdeutschen in Schiffahrts- und Handelskreisen erwachsenen Genossenschaft zu dienen, bezeichnender zum Ausdruck bringen.

Das 1876 bezogene Gebäude dient seitdem dem Hause Seefahrt als Geschäfts- und Versammlungshaus. Nur die Zahl der Prövenwohnungen ist noch vermehrt worden. Im Jahre 1897/98 wurde auf einem Eckplatz des Terrains der Seefahrt ein neues Wohnhaus für sechs Witwen nebst einem Waschhause, das nach seinem Stifter benannte Albrechtshaus, errichtet[1], und 1901 schenkte Karl Th. Melchers 30 000 Mk. zur Erbauung neuer Prövenwohnungen namentlich für Oberalte oder deren Witwen, welche Stiftung den Namen »Melchershaus« erhielt[2].

Der gesamte, dem Hause Seefahrt gehörige Komplex von Gebäuden erstreckt sich heute vom Doventorssteinweg, wo über der Durchfahrt noch der Name Seefahrtshof steht, nach der Lützowerstraße, wo die 1665 erbaute Pforte den Haupteingang bildet, in ostwestlicher Richtung durch den ganzen Häuserblock[3]. Tritt man von der Lützowerstraße in den Hof, so erhebt sich rechts das Verwaltungsgebäude mit dem Festsaal, das Haus Seefahrt im engeren Sinne, links das Lokal der Seemannskasse, deren Verwaltung in den Händen eines der Vorsteher liegt. Weiterhin kommen dann die Prövenwohnungen, deren es nach dem Rechnungsabschluß von 1911 44 gibt. Die Gesamtzahl der Häuser einschließlich des Albrechts- und Melchershauses beträgt 21; es wohnen darin 64 Familien. Die Anlage, wesentlich noch auf dem Plan von 1851 beruhend, scheint ihrer Bestimmung, Seeleuten für den Rest ihres Lebens einen Ruhehafen zu gewähren, in jeder Beziehung zu entsprechen. Der gebuchte Wert sämtlicher Immobilien und Mobilien betrug Ende 1911 620 739 Mk.

---

[1] Seefahrtsarchiv, Aa. Nr. 3.

[2] Prot. v. 24. Jan. 1901.

[3] Man vergleiche einen neueren Plan der Stadt Bremen.

3. Die Seefahrtsgesellschaft.

a) Verfassungsgeschichtliche Entwicklung.

Die Artikel der Armen Seefahrt von 1545 rechnen noch nicht mit dem Besitz eines eigenen Hauses. Der Hauskauf von 1561 stellte die Organe der Gesellschaft vor neue Aufgaben. Den an der Spitze stehenden Schiffern, die im Sommer auf der Reise waren, wuchs ferner die Verwaltung der gesammelten Gelder, ihrem eigenen Eingeständnis zufolge, über den Kopf. Auch die Übertragung gewisser Geschäfte auf neue Beamte, die Schaffer, die in die Zeit nach 1545 fallen muß, scheint ihnen keine ausreichende Erleichterung gebracht zu haben, bedurfte auch selbst noch statutarischer Festlegung. Alle diese Umstände machten die Aufstellung neuer Gesetze wünschenswert. Das ist mutmaßlich um die Mitte des 7. Jahrzehnts desselben Jahrhunderts geschehen[1].

Die Reform der Gesetze ging aus von den bisherigen Vorstehern der Seefahrt. Der von ihnen hergestellte Entwurf wurde zunächst den »Schaffern« und den »Zweiundzwanzigern« zur Genehmigung vorgelegt, und nachdem diese erteilt, wurde vom Rate der Stadt die Bestätigung eingeholt[2].

---

[1] Diese Gesetze sind nur in einem Transsumpt von 1633, wovon aber auch wieder nur noch Abschriften existieren, erhalten geblieben. In diesen Abschriften sind die transsumierten Artikel von 1535 datiert. Da aber feststeht, daß die Seefahrt vor 1561 kein Haus besessen hat, das Haus aber in den gedachten Artikeln mehrmals erwähnt und deutlich charakterisiert wird, so müssen die Gesetze aus der Zeit nach 1561 stammen, und die von jenen Abschriften überlieferte Jahreszahl kann daher nicht richtig sein. Ob der Irrtum schon bei der Umschreibung der Urkunde im Jahre 1633, welche für »hochnödig« befunden, weil die alte »Tafel dewyle fast unleßlich und deels toschöret« gewesen sei, hineingekommen, oder ob die Abschreiber der Tafel von 1633 daran schuld sind, ist nicht festzustellen. Die Abschreiber geben als Jahreszahl der Stiftungsurkunde, auf welche die Gesetze am Schlusse verweisen, 1525 an. Daß an der Jahreszahl 1545 ein Zweifel ausgeschlossen ist, darüber vgl. S. 2 Anm. 1. Näheres über die zufällige Datierung bei J. G. Kohl im Anhang, S. 256 ff. Von den Abschriften sind noch zwei vorhanden: eine beim verwaltenden Vorsteher, eine andere im Bremer Staatsarchiv T 6 m 1, Nr. 4. Gedruckt sind die Gesetze in hochdeutscher Übersetzung bei J. G. Kohl, S. 46 ff.

[2] Die Bestätigungsformel des Rates fehlt aber in sämtlichen Abschriften.

Die wesentlichste Neuerung bestand in der Bildung eines neuen Vorstandes. Die bisherigen Vorsteher, die sich hier die »Oldesten der Schippere« oder »Overolden« nennen, erklären, sie könnten der Fürsorge für die Armen wegen ihrer durch ihren Beruf gebotenen häufigen Abwesenheit nicht mit der erforderlichen Sorgfalt obliegen; man müßte daher auf andere Vorsteher bedacht sein. Sie haben sich daher vom Rate bevollmächtigen lassen, »vier vornehme Männer aus den Kaufleuten und Schiffsreedern« zu erwählen und ihnen die Vorsteherschaft zu übertragen. Indessen treten die Oberalten keineswegs von ihrem Amte völlig zurück, sondern nehmen an der Verwaltung auch fernerhin teil, indem sie sich mit den kaufmännischen Vorstehern wenigstens einmal in jedem Monat versammeln und über die Angelegenheiten des Hauses Seefahrt besprechen, auch gemeinschaftlich mit diesen die Aufsicht über die Prövenverteilung ausüben, den Hausverwalter ernennen, zu vorgeschlagenen Gesetzänderungen ihr Votum abgeben. Der Ersatz der Vorsteher, von denen nach achtjähriger Amtszeit immer einer abdanken soll, findet, auch im Todesfall, statt, indem die übrigen Vorsteher und die Oberalten zusammen einen Nachfolger wählen. Die Oberalten behalten ihr Amt lebenslänglich, können es aber aus Krankheits- oder Altersgründen (»wegen Unvermöglichkeit, dem Armenwerke wyder by tho wohnen«) niederlegen, und werden im Falle einer Vakanz ersetzt, indem Vorsteher und Oberalte aus den Reihen der 22 Ältesten der Schifferschaft den Nachfolger bezeichnen. Die 22 Ältesten wirken bei den Wahlen der Vorsteher und Oberalten aktiv nicht mit, müssen aber bei Gesetzesänderungen mit befragt werden.

Von besonderem Interesse ist das erste Vorkommen der Schaffer in diesen Gesetzen. Sie geben zu den Änderungen in den Statuten ihre Zustimmung, sind also schon vorher vorhanden gewesen, und da sie in den Artikeln von 1545 nicht erwähnt werden, so ist dieses Amt in der Zwischenzeit eingeführt worden. In fast allen Gilden und Zünften lassen sich Schaffer nachweisen. Sie sind nie Vorsteher, sondern haben untergeordnete Funktionen zu versehen. Bei den Zusammenkünften sorgen sie für die Bewirtung und Aufrechterhaltung der äußeren Ordnung. Vielfach sind ihnen Nebenzweige der Verwaltung übertragen, und in dieser Stellung

erscheinen sie auch im öffentlichen Dienste[1]. Im Hause Seefahrt sind sie nach den Statuten von 1565 mit der Verwaltung der »Monatsgelder« und der »Bodmereigelder« betraut, vielleicht hängt mit der Einführung dieser Einkünfte, die 1545 noch nicht genannt werden, die Einrichtung des Schafferamtes überhaupt zusammen. Das Amt wechselt jährlich. Die Zahl der Schaffer wird nicht angeführt, es waren, wie später, vermutlich vier. Auch daß sie aus Kaufleuten und Schiffern hervorgingen, muß man aus späteren Verhältnissen erschließen. Die Geschäfte waren unter ihnen verteilt: anfangs scheint einer die Monatsgelder gehabt zu haben, während die Bodmereigelder von den übrigen verwaltet wurden. Später, von 1668 an nachweisbar, war das Verhältnis 2 : 2 und bei jeder Kasse je ein Schiffer und ein Kaufmann.

Über die Natur der Monatsgelder findet sich weder in den Gesetzen noch anderswo eine Andeutung. Die Bodmereigelder sind eine auch sonst sehr bekannte Einrichtung des älteren Reedereiwesens. Hier bestimmt Art. 4, daß jeder Schiffer »unweigerlich« von den Armengeldern zwanzig Taler auf Bodmerei nehmen, selbiges Kapital drei Wochen nach Martini dem Schaffer oder Verwalter des Armenhauses zurückgeben, die Bodmerei aber alle Reise davon abgeben solle. Die Leihe auf des Schiffes Boden (bodem) war ein beliebtes Mittel der Reedereien, sich das zum Betriebe nötige Kapital zu verschaffen, und andererseits ein Mittel der Kapitalisten, ihr Geld verzinslich anzulegen. Dabei wurde das Schiff als Ganzes verpfändet. Daran konnte sich der Gläubiger, wenn er die Bodmereizinsen nicht erhielt, schadlos halten; aber wenn das Schiff unterging, verfiel seine Forderung auf das ganze hergeliehene Kapital. Daher nannte man diese Art der Geldbelegung auch Leihen auf »Gefahr oder Abenteuer der See«. Dieser Ausdruck wird in der Stiftungsurkunde der Bremer Bootsleutebrüderschaft von 1568 gebraucht. Während aber bei der letzteren

---

[1] Über die Bedeutung des Wortes Schaffer s. u. a. das Bremische Wörterbuch, Grimms Deutsches Wörterbuch, Lübbens Niederdeutsches Wörterbuch u. J. G. Kohl, a. a. O., S. 41 Anm. **. Aus der Geschichte der Schafferämter scheint hervorzugehen, daß Schaffer ursprünglich dem lat. oeconomus, procurator gleichzusetzen und die ausschließliche Anwendung des Wortes auf die Besorger eines Schmauses dem späteren Verfall der geldgeschäftlichen Dienste der Schaffer zuzuschreiben ist.

die Annahme von Bodmereidarlehen freigestellt ist, wird sie den Mitgliedern der Seefahrt zur Pflicht gemacht, um mit deren Hilfe so die Kapitalien des Hauses fruchtbar zu gestalten[1]. Zugleich wird die Höhe der zu entnehmenden Hauptsumme sowie der Zeitpunkt ihrer alljährlichen Rückzahlung, nicht aber die Höhe der davon zu zahlenden Bodmereiprämie vorgeschrieben[2], sondern nur bemerkt, daß diese nach jeder Reise zu entrichten ist. Maßgebend war für die Höhe der Prämie, wie aus späteren Bodmereigeldtarifen des Hauses Seefahrt zu ersehen, die Entfernung des Reiseziels und der Grad der Gefährlichkeit der Fahrt, und zwar wurde die Prämie nicht in Prozenten, sondern, da die Höhe des Kapitals gegeben war, in absoluten Zahlen angegeben[3]. Man merkt es der Hervorhebung des »unweigerlich« in den Gesetzen der Seefahrt an, daß schon damals die Schiffer sich der Ausstellung von Bodmereibriefen, namentlich der Zahlung der Prämie nicht besonders gern unterzogen und daß jedenfalls die Kasse der Seefahrt ein größeres Interesse daran hatte als die Entnehmer der Seedarlehen.

Neben den Schaffern war auch der Hausverwalter zur Entgegennahme des Bodmereikapitals bei der Rückzahlung berechtigt. Dieses Amt war natürlich erst nach Erwerbung des Hauses nötig geworden. Außer der Aufsicht über das Haus und die Hausordnung hatte der Verwalter die Aufgabe, die Andachten vor der Prövenverteilung abzuhalten und letztere selbst in Gegenwart eines Vorstehers und eines Oberalten vorzunehmen. Er mußte ein Mann von gutem Rufe sein, wurde von den Vorstehern und Oberalten eingesetzt und war auch diesen verantwortlich. Wegen seiner Teilnahme an der Verwaltung des Geldes mußte er auch Kaution und Bürgen

[1] Die Emder Schiffer mußten anfangs mit einem Goldgulden aus eigener Tasche, später mit einem der Gesellschaftskasse entliehenen Taler Geschäfte zu der Armen Besten machen.

[2] 1811 zahlte man in der Seefahrt für eine Reise nach Frankreich 4, nach der Themse und dem Humber 2, nach Norwegen 2 oder 3, der Ostsee 3, Riga 4, Amerika 7 Rt. Ein gedruckter Tarif wurde erst 1819 herausgegeben. In guten Jahren einer freien Schiffahrt brachten um 1800 jährlich 90—100 Schiffe etwa 500 Rt. ein, wovon im Durchschnitt 3—4 Schiffe, also 60—80 Rt. und deren Zinsen verloren gingen.

[3] Über das Bodmereiwesen in Emden vgl. B. Hagedorn, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1909, S. 406 ff.

stellen. Als Entschädigung erhielt er — nach späteren Quellen — freie Wohnung und ein kleines Fixum.

Unter die Armen der Seefahrt wurden nur diejenigen aufgenommen, die mindestens drei Jahre aktive bremische Seeschiffer gewesen waren; nur aufgrund frühzeitig eingetretener Invalidität konnten die Vorsteher und Oberalten von dieser Verpflichtung befreien. Ferner war Wohlverhalten im Schiffsdienste Vorbedingung. Auch nach der Aufnahme war der Prövenempfänger zu ordentlicher Lebensführung und zur Kirchlichkeit verpflichtet; andernfalls konnte ihm das Recht auf die Pröven zeitweise oder ganz entzogen werden.

Während die Vorsteher alljährlich den Oberalten gegenüber Rechnung ablegten, erfolgte die Rechnungsablage der Schaffer vor der ganzen Gesellschaft. Alsdann versammelten sich Vorsteher, Oberalte, Schaffer und die 22 Ältesten, wahrscheinlich auch die übrigen Schiffer, vormittags in der Kirche U. L. Frauen, wo über eventuelle Gesetzesänderungen verhandelt werden sollte, und verfügten sich um 12 Uhr nach dem Seefahrtshause, wo dann die Schaffer des verflossenen Jahres die Rechnung ablegten und den angehenden Schaffern den Bestand der Kasse an Bargeldern und Obligationen überlieferten. Darauf folgte vermutlich schon damals ein von den Schaffern gegebenes Mahl, welches alle Seefahrtsmitglieder zu frohem Zusammensein vereinigte. Auch bei der Rechnungsablage der Vorsteher fand wahrscheinlich, doch in engerem Kreise, eine Bewirtung statt. In der Urkunde von 1545 ist letzteres für die Rechnungsablage der Schifferverordneten bezeugt, wobei jedoch eingeschärft wird, daß jeder die Kosten für sich zu bestreiten habe. Die nunmehr kaufmännischen Vorsteher werden sich die Bewirtung auf ihre Kosten nicht haben nehmen lassen.

Da am Schlusse der neuen Gesetze betont wird, daß die Artikel von 1545 ihre Geltungskraft nicht eingebüßt hätten, selbstverständlich, soweit sie nicht durch die neuen Satzungen eine Änderung erlitten haben, so sind natürlich die alten Bestimmungen bezüglich der Sammlungen auf den Schiffen u. dgl. in Kraft geblieben. Unter den Veränderungen ist am beachtenswertesten der Anschluß an das Großreedertum. Deutlich wird dieses als eine über den Seefahrtsmitgliedern stehende soziale Schicht der Bremer

Bevölkerung bezeichnet[1]. Die daraus erwählten Vorsteher sind nicht Genossen der Schiffer, sondern ihre Patrone. Sie nehmen nicht, wie die Kaufleute der Stiftungsurkunde von 1545, an den Wohltaten des Hauses Seefahrt teil, weil bei ihrer Vermögenslage und Lebensweise der Eintritt von Bedürftigkeit oder Erwerbsunfähigkeit für sie nicht anzunehmen ist, sondern sie verwalten das Vermögen der Seefahrt als deren Gönner, die kraft ihrer kaufmännischen Erfahrung dazu vorzugsweise befähigt sind, und deren Reichtum sie instand setzt, gelegentlich durch freiwillige Spenden nachzuhelfen. So wurde damals ein Verhältnis begründet, das heute noch andauert. Ob die Bekleidung des Schafferamtes aber schon im 16. oder 17. Jahrhundert die Vorstufe zu der Vorsteherwürde gebildet hat, läßt sich nicht mit Bestimmtheit feststellen. Wahrscheinlich wird sich dies als Brauch bald herausgebildet haben, im 18. Jahrhundert ist es als solcher nachweisbar, aber erst im 19. Jahrhundert ist es gesetzlich festgelegt.

Die Gesetze von 1565, 1633 transsumiert und erneuert, haben formell Jahrhunderte hindurch gegolten. Freilich ist im einzelnen manches durch die Praxis geändert, namentlich ist die Stellung der Schaffer eine wesentlich andere geworden. Bevor ich indes auf diese inneren Vorgänge weiter eingehe, ist es erforderlich, das Verhältnis des Hauses zu der Gesamtheit des Schifferstandes, wie es sich in dieser Zeit gestaltete, näher ins Auge zu fassen.

Es liegen darüber zunächst drei Quellen vor: Willküren der Bootsleute-Gesellschaft über die Stiftung einer Brüderschaft von 1568, Willküren der Schiffergesellschaft über eine neue Schiffsordnung von 1575 und ein Vertrag der Vorsteher der Armen Seefahrt mit den Vorstehern der Bootsleute-Brüderschaft von 1586 über die Vereinigung der letzteren mit dem Hause Seefahrt.

In dem Schriftstück von 1568[2] wird die Gesellschaft der Bootsleute als bereits existierend bezeichnet. Als ihre Vorsteher werden vier für das laufende Jahr gewählte Älterleute namentlich

---

[1] Wie rasch sich zwischen Kaufleuten und Schiffen ein größerer Abstand bilden konnte, zeigt die Entwicklung in Emden. Vgl. Hagedorn, Abhh. z. Verkehrs- u. Seegesch. VI, S. 497.

[2] Gedruckt bei J. G. Kohl, S. 82 ff. nach einer »gleichzeitigen Abschrift« im Seefahrtsarchiv (Aa. Nr. 11), die indessen ganz gut das Original sein kann.

angeführt und außerdem 14 andere Mitglieder der Gesellschaft genannt. Diese 18 Personen schließen, um die Gesellschaft »in Ehren zu halten«, also zu fördern, eine Brüderschaft, deren Zweck es ist, kranke und verarmte Brüder oder deren Angehörige zu unterstützen, dem Begräbnis gestorbener Mitglieder beizuwohnen, nötigenfalls auch die Kosten desselben zu bestreiten und bei den geselligen Zusammenkünften den Frieden aufrecht zu erhalten, trotzdem entstandene Streitigkeiten aber schiedsrichterlich zu vergleichen. Eine gemeinschaftliche Kasse (der broder busse) wird unterhalten, aus der die Hilfsgelder gezahlt werden. Als Einkünfte dieser Kasse werden nur Bodmereigelder, keine Beiträge aus Sammlungen und Bruchgeldern, genannt. Daß Bootsleute, also Steuerleute, Hauptbootsleute und gewöhnliche Matrosen, auch Geld auf Bodmerei aufnehmen können, ist auffallend, da das Schiff, auf dem sie fuhren, von ihnen doch nicht verpfändet werden konnte. Jedenfalls sind die nicht seltenen Fälle gemeint, wo Leute aus der Schiffsbesatzung Parten im Schiffe hatten. Darum wurde den Brüdern das Leihen »upp dat eventur van der see« auch nicht zur Pflicht gemacht, sondern ihnen nur anheimgegeben, und zur Sicherung der Forderung wurde die Stellung eines Bruders als Bürgen verlangt.

Wie lange die Gesellschaft der Bootsleute neben derjenigen der »Schiffer«, also der Kapitäne, schon in Bremen bestanden hat, ist unbekannt. Jedenfalls erhält jene jetzt einen Charakter, der ihr anscheinend bisher gefehlt hat: sie wird zugleich eine Brüderschaft mit wohltätigen Zwecken. Jedes Mitglied der Gesellschaft ist zugleich Mitglied der Brüderschaft. Demgemäß wird auch die Vorsteherschaft geändert: neben die bisherigen vier Älterleute treten vier aus der Brüderschaft gewählte »Vorsteher«[1].

In den Zwecken und in der Organisation erinnert die Bootsmanns-Brüderschaft sehr an die Arme Seefahrt, wie sie 1545 gegründet wurde. Wenn man bedenkt, daß damals auch das Schiffsvolk für die Versorgung in Rechnung gezogen wurde, kann man den Vorgang von 1568 nur verstehen mittels der Annahme, daß die Unterstützung von Hilfsbedürftigen aus den Kreisen der Schiffs-

[1] In Lübeck trennte sich eine Bootsleutebrüderschaft schon im 15. Jahrhundert von der Schiffergilde, um sich im 16. Jahrhundert wieder mit ihr zu vereinigen. Hasse, a. a. O., S. 6—8.

besatzung seitens der Seefahrt vernachlässigt worden sei. Vielleicht ist es kein Zufall, daß die etwa 1565 entstandenen neuen Gesetze der Seefahrt des Schiffsvolkes keine Erwähnung tun. War etwa in den nächsten Jahren die Zurücksetzung der Bootsleute besonders fühlbar geworden, so wäre die Gründung der Bootsleute-Brüderschaft als eine Folge davon aufzufassen.

Mit einer so zwischen Schiffern und Schiffsleuten, Arbeitgebern und Arbeitnehmern entstandenen Spannung, die sich auch auf die dienstlichen Verhältnisse beider ausdehnte, würden sich, wenigstens teilweise, auch die Vorgänge erklären lassen, die zu der Aufstellung einer Schiffsordnung im Jahre 1575 führten. »In erwegung grotes mißbruckes, so sick dagelickes under der sehefardt (bei der Seeschiffahrt) vormeren deidt«, fand auf Veranlassung der Schiffsreeder und mit Zustimmung der Vorsteher des Hauses Seefahrt eine Versammlung sämtlicher Bremer Schiffer im Hause Seefahrt statt, welche in einer Reihe von Beschlüssen das Arbeitsverhältnis zwisehen Schiffern und teilweise auch Reedern auf der einen, den Steuerleuten und Matrosen auf der andern Seite regelten. Für die Schlichtung von trotzdem vorfallenden Streitigkeiten setzte man ein aus sechs Schiffern bestehendes Schiedsgericht ein, von dem aus aber noch die Beschreitung des ordentlichen Rechtsweges offen blieb. Wenn schließlich verfügt wird, wer sich dieser Ordnung nicht unterwerfen wolle, solle aus der Schiffer »Gesellschaft und Freiheit« ausgeschlossen werden[1], wenn überall betont wird, daß die »gemeine Seefahrt«, die »gemeinen Schiffer« es sind, die diese Bestimmungen festsetzen und das Schiedsgericht wählen und bevollmächtigen, so erscheint hier unzweifelhaft eine Seeschiffergilde in berufsgenossenschaftlicher Betätigung. Bemerkenswert ist,

[1] Die darüber verfaßte Urkunde ist gegenwärtig nur noch im Bremer Staatsarchiv (T. 6 m 1, Nr. 2 u. 3) im Konzept und in einer Abschrift vorhanden. Das Original fehlte schon zur Zeit J. G. Kohls, doch besaß die Seefahrt damals mehrere Abschriften davon. Darüber und über den Abdruck in der Sammlung verschiedener auf Handel und Schiffahrt bezüglicher Verordnungen des Bremer Senats s. J. G. Kohl, S. 69, eine Übersetzung daselbst S. 70 ff. Das Konzept im Staatsarchiv zeigt starke Korrekturen des Rates. Die Schiffer haben ihre Beliebung ursprünglich durch Unterschriften und Hausmarken und unter Berufung auf ihr »Buch« beglaubigen wollen. Das ist beseitigt und ersetzt durch die Bestätigungsformel des Rates (datiert v. 22. März 1575).

daß das Haus Seefahrt dabei an der Spitze und in inniger Verbindung mit der Gilde erscheint. In seinem Lokale wird die Versammlung abgehalten und sollen die Namen der aufsässigen Schiffskinder angeschlagen werden. Den dritten Teil der Heuer soll der Schiffer, der einen kontraktbrüchigen Matrosen annimmt, in die Seefahrt geben, wovon die Hälfte den Armen, die Hälfte der Schiffergesellschaft zugute kommen soll. Die Fortdauer der Geltung der Urkunde von 1545 wird vorbehalten. In dem allen spiegelt sich die Stellung, die das Haus Seefahrt inmitten der Schiffer einnimmt, deutlich wieder. In ihm vereinigen sich wie in einem Brennpunkt die verschiedenartigen Interessen des Standes der bremischen Kapitäne.

Im Hinblick auf Vorstehendes gewinnt nun der Vorgang vom Jahre 1586 seine Bedeutung. Eben die Schiffskinder oder Bootsleute, die sich 1568 von dem Hause Seefahrt getrennt und durch ihr Verhalten im Schiffsdienste zu den Festsetzungen der Reeder und Schiffer von 1575 Veranlassung gegeben haben, treten 11 Jahre später zu dem Hause Seefahrt wieder in ein näheres Verhältnis. Sie übergeben dem Hause ihr ganzes Vermögen, ihre Trinkgeräte und ihr sonstiges Inventar, einschließlich ihres Archivs, gegen das Zugeständnis, daß aus ihrer Gesellschaft einer unter die Vorsteher und einer unter die Schaffer der Seefahrt aufgenommen werde, daß ihnen die Becher alljährlich zum Gebrauch bei ihren geselligen Zusammenkünften (an den drei Sonntagen vor Fastenabend) wieder verabfolgt würden und die Seefahrt nicht nur die Sorge für die invaliden Matrosen übernehmen, sondern auch den Brüdern ein Vorrecht vor andern Bootsleuten einräume[1]. Wenn pekuniäre Sorgen die Brüderschaft zu diesem Schritte nicht veranlaßt haben können, da die überlieferte Barschaft allein 803 Taler betrug, wozu noch 209 Taler in »Handschriften« (Obligationen) kamen, so muß für die Bootsleute das Ansehen des Hauses, wahrscheinlich auch der Mangel eines geeigneten Versammlungslokals bestimmend gewesen sein. Das Haus Seefahrt konnte damit einen neuen Erfolg verzeichnen, dessen Bedeutsamkeit u. a. darin zum Ausdruck kam, daß gerade von 1586 an die Namen und Wappen der Vor-

[1] Spätere Abschrift der Urkunde vom 26. April 1586 im Seefahrtsarchiv Aa. Nr. 11. Übersetzung gedruckt bei J. G. Kohl, S. 87 ff. Eine Bestätigung des Rates fehlt.

steher und Oberalten, auf hölzerne Tafeln gemalt, im Hause aufgehängt wurden. Auf diesen Tafeln erscheinen in den Jahren 1586—1598 die Namen von fünf ehemaligen Vorstehern der Bootsleutebrüderschaft[1]. Ob später noch Vorsteher und Oberalte auch aus den Bootsleuten gewählt worden sind, läßt sich nicht entscheiden.

Die Brüderschaft hat zunächst weiter bestanden[2]. Die Vorgänge von 1575 und 1586 beleuchten das Übergewicht, das die im Hause Seefahrt vereinigten Schiffer den Bootsleuten gegenüber sich zu bewahren vermögen. Der Hergang von 1575 zeigt ferner, daß neben sozialen auch berufliche Angelegenheiten im Hause Seefahrt erörtert und geregelt werden.

Noch mehr drängt sich im 17. Jahrhundert die Identität der Seefahrtsgesellschaft mit einer Schiffergilde auf. Bestrebungen treten auf, den einheimischen Kapitänen und Mannschaften vor den Fremden einen fast bis zum völligen Ausschluß der letzteren gehenden Vorzug einzuräumen. Das bedeutet eine starke Annäherung an die Tendenzen der Zünfte, die gerade in jener Zeit wirtschaftlichen Niedergangs ihre Kreise gegen zunftfremde Arbeit mit voller Strenge schlossen.

Auf diesem Wege erreichten einerseits die Bootsleute den Schiffern gegenüber einen Erfolg, und es ist bezeichnend, daß ihre Organisation es ist, welche ihnen dazu verhilft. Im Jahre 1653 kam es zwischen den Seeschiffern einerseits und der Brüderschaft der Steuer- und Bootsleute anderseits zu einem vom Rate bestätigten Vergleich[3], der das gesamte Arbeitsverhältnis zwischen den beiden Parteien wesentlich im Sinne der Mannschaften regelte. Vor allem sollten von den bremischen Schiffern fortan nur solche Steuer- und Bootsleute in Dienst genommen werden, die in Bremen ansässig, auch bremische Bürger und Mitglieder der Bürgerschaft

---

[1] J. G. Kohl, S. 81.

[2] Unter der Abschrift der Ratsurkunde vom 4. März 1653 betr. die »Ordnung der Steuer- und Bootsmanns-Brüderschaft« befindet sich eine Liste der »Mitglieder der Eichenschiffer alten Brüderschaft«. Eine Eichenschiffer-Gesellschaft wird schon 1404 erwähnt (Brem. Urkundenbuch, Bd. 4, Nr. 316, Art. 14). Als Totenlade hat sie in Bremen bis 1839 bestanden. Die Eichenschiffer waren Führer von Flußkähnen. In welchem Verhältnis ihre Brüderschaft zu derjenigen der Steuer- und Bootsleute der Seeschiffe gestanden hat, ist nicht recht klar.

[3] Abschriften im Bremer Staatsarchiv, R 11 b 1.

seien. Deutlicher kann der zünftische Charakter einer Vereinigung nicht zum Ausdruck kommen.

Gleichzeitig versuchten auch die Seeschiffer selbst einen ähnlichen Anspruch für sich durchzusetzen. Schon im Jahre 1587 und dann wieder 1592 hatte der Rat verfügt[1], daß bei der Befrachtung von Schiffen im bremischen Hafen ausländische Schiffer erst in letzter Linie zu berücksichtigen seien, ausgenommen, wenn sie im Begriff wären, nach ihrem Heimatshafen zurückzusegeln, oder wenn die Größenverhältnisse der im Hafen vorhandenen bremischen Schiffe den Ansprüchen der kaufmännischen Auftraggeber nicht genügten. Diese Beschränkung suchten im 17. Jahrhundert fremde Kapitäne zu umgehen, indem sie das bremische Bürgerrecht erwarben, ohne jedoch in der Stadt selbst ansässig zu werden. Die bremischen Schiffer, die sich durch die daraus folgende starke Konkurrenz der Auswärtigen, namentlich im Börtverkehr mit den Niederlanden, beeinträchtigt fühlten, setzten es 1653 beim Senate durch, daß die Ordnung von 1592 erneuert und die Ausstellung von Seebriefen an Schiffer verboten wurde, bevor sie sich mit ihrer Familie in der Stadt häuslich niedergelassen hätten. Einige Zeit später, jedenfalls nicht lange vor 1659, wurde das sogenannte Gildegeld eingeführt, eine Abgabe, die alle den Hafen befrachtet verlassenden fremden Schiffe zu entrichten hatten[2]. Zwar konnten der Natur des Seeverkehrs gemäß, die zur Rücksichtnahme auf die Behandlung bremischer Schiffer in fremden Häfen zwang, die Fremden nicht ganz ausgeschaltet werden, aber eine weitgehende Bevorrechtung bemischer Schiffe war wenigstens erreicht worden. Freilich gerieten die Schiffer schon 1659 darüber in Streitigkeiten mit den Bremer Kaufleuten, denen freie Wahl der Schiffe lieber gewesen wäre, aber der von den Parteien angerufene Senat entschied zugunsten der Schiffer und hielt die Verfügungen von 1592 und 1653 aufrecht.

Beziehungen des Hauses Seefahrt zu diesen Vorgängen treten

---

[1] Beide Mandate gedruckt bei E. Baasch, Die Börtfahrt zwischen Hamburg, Bremen und Holland, Anhang XVI und XVII. Die Maßregel richtete sich gegen die Emder Schiffer. Hagedorn, a. a. O., S. 218 ff.

[2] J. G. Kohls S. 228 geäußerte Vermutung, daß das Gildegeld aus dem Mittelalter stamme, wird durch eine Stelle am Schluß der Replik der Älterleute vom 31. Mai 1659 (Bremer Staatsarchiv R 11 b 6) widerlegt.

mehrfach hervor. Nach den Verordnungen von 1587 und 1592 sollen die Strafgelder, welche fremden Schiffern für Zuwiderhandeln auferlegt werden können, zur Hälfte an die Arme Seefahrt abgeführt werden. Auch die von den Fremden einkassierten Gildegelder sollten nach Abzug der Unkosten für ihre Verwaltung dem Hause Seefahrt zugute kommen. Indessen scheint schon früh der Staat Anspruch auf die Hälfte des Überschusses erhoben zu haben. In der Session des Hauses Seefahrt vom 18. Januar 1659 wnrde dagegen protestiert, daß von 200 Talern, die das Gildegeld 1658 erbracht, nur zehn Taler und nicht der ganze Überschuß abgeliefert worden seien, während doch die erste Abrede gewesen, daß der Überschuß der Gildegelder der Seefahrt und nicht dem Gemeinen Gute behändigt werde. Der Protest wurde dann noch einige Jahre hindurch wiederholt, aber ohne Erfolg. Es ist weiterhin dabei geblieben, daß der Überschuß zwischen Seefahrt und Staat geteilt wurde. Auch als zeitweise ein Defizit entstand, mußte das Haus dieses mit tragen helfen. Erst im Jahre 1826 wurde das Gildegeld durch eine zeitgemäßere Beordnung der Schiffahrtsabgaben beseitigt und das Haus Seefahrt 1827 für den fortgefallenen Anteil am Gildegelde vom Staate mit einer jährlichen Rente von 200 Talern abgefunden, welche die Stadt 1868 durch Kapitalisierung ablöste[1].

Als man um 1800, veranlaßt durch Reklamationen, Untersuchungen über den Ursprung dieser Abgabe anstellte, konnte man darüber nicht ins klare gelangen. Damals verstand man unter »Schiffergilde« die Hebestelle und nannte die Mitglieder eines Ausschusses von zwei Schiffern und zwei Ratsherren, der als Seegericht fungierte und neben dem Gildediener aus den Einkünften der Stelle besoldet wurde, die »Herren von der Schiffergilde«. Wie das Haus Seefahrt dazu gekommen sei, an dem Überschusse teilzunehmen, vermochte man nicht festzustellen. Die Eingabe der Älterleute vom 31. Mai 1659 klärt aber darüber auf, indem sie sagt, das Gildegeld werde erhoben zunächst »zur Salirierung des Gildeknechts und Unterhaltung der Schiffergilde, wovon ja die Arme Seefahrt das Hauptwerk ist, daß demnach die Rechnung davon daselbsten (bei der Seefahrt) auch billig abzustatten,

[1] Meist nach den Sessionsprotokollen, zum Teil nach den Akten im Bremer Staatsarchiv, R 11 b, in verschiedenen Bündeln.

gestalt auch bei ohnlängster Introduzierung des Gildegeldes solches expresse bedungen und deswegen von jeglichem Schiffer in antecessum 36 Grote hergeschossen wurde«.

Dem hier charakterisierten Verhältnis zwischen der Armen Seefahrt und der Schiffergesellschaft oder -Gilde, auch »Seefahrt« schlechthin, entspricht die Terminologie in den Sessionsprotokollen. Im Jahre 1661 (7. Febr.) soll der Protest wegen des Gildegeldes am Nachmittag »bei Versammlung der Schiffergesellschaft«, natürlich im Hause Seefahrt, vorgetragen werden. 1660 (9. Febr.) sollen diejenigen, welche sich weigern, das Bodmereigeld von jeder Reise zu bezahlen »in die Schiffersgilde nicht gelitten werden«. 1670 (9. Febr.) will man gewissen Mitgliedern, die sich der Zahlung von Strafgeldern zu entziehen suchen, »die Gerechtigkeit der Seefahrt und Schiffergesellschaft benehmen und hinfüro nicht mehr dazu fordern«. 1685 (23. Juli) sollen mehrere Irlandfahrer, die sich wegen der Höhe der Bodmereiprämie beschweren, »bei Zusammenkunft der ganzen Schiffergesellschaft« vorgeladen werden.

Nach dem allen ist wohl kein Zweifel daran möglich, daß die Seefahrtsgesellschaft im 17. Jahrhundert auch die Kriterien einer Berufsgilde besessen hat. Es darf unter solchen Umständen auch nicht Wunder nehmen, daß das Haus Seefahrt sich an einem Unternehmen beteiligte, das zunächst nur die Erwerbsinteressen der Schiffer zu fördern bestimmt war: an der Gründung des Hafens zu Vegesack.

Der Hafen zu Vegesack wurde in den Jahren 1619 bis 1623 angelegt, um dem Bedürfnisse der Seeschiffahrt nach einer bequemeren Winterlage zu genügen. Unternommen wurde der Bau von der Stadt Bremen, aber das Haus Seefahrt gab dazu nicht nur bedeutende Geldsummen her, sondern übernahm auch zunächst die Verwaltung des Hafens. Der administrierende Vorsteher des Hauses ließ die Hafengelder erheben, deren nicht unbeträchtliche Überschüsse eine Zeitlang in die Kasse der Seefahrt flossen. Von 1651 an mußte zwar ein Teil der Überschüsse an den Staat abgeliefert werden, und 1671 wurde die ganze Einrichtung geändert, indem die Stadt den Hafen anderweitig verpachtete, doch gewann 1675 das Haus Seefahrt die Leitung durch Pachtung zurück. Damals (18. Mai) wurde beliebt, daß »Wilm Voß und Arend Vogel-

sang als aus den Ältesten, Marten Martens als von den 22, Eibert Koster als von den gemeinen Schifferen sollen hinunterfahren, daß ihnen der Hafen überliefert werde beneben aller Zubehör«. 1679 wurde indessen die Pachtung nicht erneuert, und von da an hört jede Beziehung des Hauses zu dem Hafen Vegesack auf[1].

Es war nicht etwa lediglich ein finanzielles Interesse, welches das Haus Seefahrt an der Verwaltung des Hafens hatte. Die Schiffer wußten, daß der Hafen in den besten Händen war, wenn die Vorsteher und Oberalten ihrer Seefahrt ihn leiteten. Gerade die Änderung, die der Senat 1671 in dem bisherigen Verwaltungssystem eintreten ließ, riefen in Schifferkreisen die ernstlichsten Befürchtungen bezüglich der künftigen Instandhaltung des Hafens wach. Die gesamte Schifferschaft erhob gegen die beabsichtigte Verpachtung Protest, indem sie darauf hinwies, wie der Hafen in den Händen eines Pächters bald ein bloßes Ausbeutungsobjekt werden würde, während die Hafeneinrichtungen, Bollwerke, Pfähle u. dgl. in schlimmsten Verfall gerieten[2]. Von allen Seiten wurde dagegen anerkannt, daß das Haus Seefahrt die Einnahmen aus dem Hafen in erster Linie zu seiner Erhaltung verwendet habe.

Überblickt man die Aufgaben, die dem Hause Seefahrt im 17. Jahrhundert allmählich erwuchsen, so muß man staunen über deren Vielseitigkeit. Die Armenangelegenheiten nahmen die Tätigkeit der Vorsteher und Oberalten nur teilweise in Anspruch. Daneben stand die Verwaltung des Hafens Vegesack. In Streitigkeiten der Schiffer mit den Bootsleuten und dann wieder mit der Kaufmannschaft fiel mindestens den Oberalten und den 22 Ältesten die Rolle der Wortführer zu. Auch der Bau des neuen Hauses wurde in dieser Zeit ins Werk gesetzt. Dazu trat endlich noch eine weitere Ausbildung des Fürsorgewesens, indem gewisse Nebeninstitute entstanden, die sich mehr oder weniger eng an das Haus Seefahrt anlehnten.

---

[1] Näheres s. J. G. Kohl, S. 101 ff. K. teilt mit, in der Seefahrt sei die Tradition entstanden, daß das Haus Seefahrt für die gemachten Auslagen vom Staate das Recht zur Veranstaltung der jährlichen Sammlung in der Stadt und deren Gebiete erhalten habe, er vermutet aber auf S. 226, daß die Sammlung ein weit älterer Brauch sei. Die älteren Gesetze und Protokolle enthalten darüber nichts.

[2] Die Befürchtungen der Schiffer erwiesen sich in der Folgezeit als berechtigt.

Im Jahre 1816 wurde die »Seeschifferbrüder-Sterbekasse« gegründet. Ihr Hauptzweck war die Bestattung der Toten auf gemeinsame Kosten. Der Beerdigungsapparat wurde von der Brüderschaft angeschafft und bei Begräbnissen zur Verfügung gestellt. Sämtliche Brüder waren zur Grabfolge verpflichtet. Die Einkünfte bestanden wie beim Hause Seefahrt aus Reisegeldern, die von vier Schaffern verwaltet wurden. Auch ein besonderer Silberschatz wurde angelegt und alljährlich bei der Rechnungsablage der Schaffer eine Mahlzeit, die »kleine Schafferschaft«, im Hause Seefahrt gehalten. Diese Brüderschaft hat über 200 Jahre bestanden. 1816 entstand zwischen ihr und dem Hause Seefahrt ein Streit, der verfassungsgeschichtlich von Bedeutung geworden ist. Obwohl 1825 ihre Artikel revidiert wurden, wurde sie wenige Jahrzehnte später doch für nicht mehr zeitgemäß befunden und im Anfange der fünfziger Jahre aufgehoben. Kurze Zeit darauf entstand der »Bremer Seeschifferverein Kolumbus«, der 1857 eine Sterbekasse »Kolumbus« mit ähnlichen Zwecken wie die alte Brüderschaft, aber in neuerer Organisation gründete[1].

Ein anderes Nebeninstitut, das freilich nur unvollkommen zur Ausbildung gelangte, war die Sklavenkasse.

In den Artikeln der Seefahrt von 1545 und der Schiffsordnung von 1575 war zwar der Fürsorge für solche gedacht, die bei pflichtmäßiger Verteidigung des Schiffes gegen Seeräuber verwundet würden, nicht aber dessen, was im Falle einer Gefangennahme von Seeleuten durch die Seeräuber zu geschehen habe. Wahrscheinlich wurden die Gelder für den Loskauf solcher Gefangenen durch private Sammlungen von Fall zu Fall zusammengebracht. Da sich indes im Laufe des 17. Jahrhunderts die Fälle mehrten, daß auch Bremer in die Gefangenschaft der türkischen Korsaren von der nordafrikanischen Küste gerieten, so erschien es wünschenswert, einen besonderen Fonds zu errichten, aus dem jedesmal das Lösegeld genommen werden könnte. Hamburg und Lübeck waren darin bereits vorangegangen. In Hamburg hatten 1622 die Schiffer, dann 1624 der Staat nach Verständigung mit den Oberalten und Alten der Schiffergesellschaft eine sogenannte Sklavenkasse ge-

---

[1] Vgl. J. G. Kohl, S. 90 ff.

gründet[1]. In Lübeck war der Staat 1629 gefolgt[2]. Beide Kassen beruhten auf gewissen, den Schiffern vorgeschriebenen Abgaben. In Bremen hat der Staat sich nicht veranlaßt gesehen, hierfür eine Einrichtung zu treffen, und so mußte die private Tätigkeit dafür eintreten. Als im Jahre 1642 unter den Seefahrtsmitgliedern eine Summe von 349 Talern zum Loskauf eines Bremer Bürgers aus türkischer Gefangenschaft gesammelt worden war, die aber infolge des inzwischen erfolgten Todes des Gefangenen nicht mehr verwendet werden konnte, behielt man sie, statt sie zu verteilen, zurück und bildete daraus einen Fonds für andere derartige Gelegenheiten. Über die tatsächliche Verwendung dieses Kapitals verlautet weiter nichts, später scheint es nicht mehr vorhanden gewesen zu sein. Auch im 18. Jahrhundert waren Versuche, die Errichtung einer öffentlichen bremischen Sklavenkasse herbeizuführen, erfolglos. 1747 übergab eine Witwe dem Hause Seefahrt für solchen Zweck einige hundert Taler, 1755 schlug Bürgermeister Mindemann vor, die große Schaffermahlzeit abzuschaffen und die dadurch ersparten Mittel für die Begründung einer öffentlichen Sklavenkasse zu verwenden. Dazu kam es nicht. Dem Hause Seefahrt wurde jedoch 1798 eine wieder durch Subskription für einen bestimmten Fall zusammengebrachte, aber gleichfalls nicht zur Verwendung gekommene Summe von 8000 Talern für den Gebrauch bei zukünftigen Fällen zur Verfügung gestellt und damit eine neue Sklavenkasse gestiftet. Die Zinsen scheint man freilich in Ermangelung von Gelegenheiten zu der vorgeschriebenen Verwendung zu anderen wohltätigen Zwecken verbraucht zu haben. 1820 rief dann die Verringerung der Seeräubergefahr den Gedanken einer Änderung in der Bestimmung der Kasse hervor, doch stellte man die weitere Erörterung desselben auf dreißig Jahre nach der erfolgten Überweisung zurück. Erst 1833 wurden bei den dank der Eroberung Algiers durch die Franzosen völlig veränderten Verhältnissen der Schiffahrt im Mittelmeer die inzwischen auf 18000 Taler angewachsenen Sklavengelder der allgemeinen Seefahrtskasse einverleibt. Nur in der Bilanz wurde das Kapital auch weiterhin noch als besonderer Posten aufgeführt.

---

[1] E. Baasch, Die Hansestädte und die Barbaresken, S. 203.
[2] Siewert, Hans. G. Qu., N.F. 1, S. 38, A. 1.

Etwas Ähnliches geschah etwas später mit einer ebenfalls privaten, 1748 beim Kollegium der Älterleute entstandenen Sklavenkasse. Nachdem schon seit 1839 die Zinsen aus dieser Kasse zur Unterstützung der Mitglieder der Seeschiffer-Witwenkasse hergegeben waren, wurde 1851 das Kapital (4500 Taler) dem Hause Seefahrt für den Ankauf des zum Seefahrtshof bestimmten Areals geliehen und ist dann ganz beim Hause Seefahrt verblieben[1].

Das dritte im 17. Jahrhundert errichtete Nebeninstitut des Hauses Seefahrt war die Seeschiffer-Witwenkasse. Die Gründung erfolgte im Jahre 1700 durch Seeschiffer. Die Beiträge wurden nach der Höhe der von jedem einzelnen an das Haus Seefahrt gezahlten Bodmereizinsen bemessen. Nachgelassene Witwen von »Brüdern«, die ihre Beiträge entrichtet hatten, sollten aus der Kasse jährlich 20 Taler erhalten. An der Spitze standen vier Deputierte. Schwierigkeiten in der Verwaltung veranlaßten indes schon 1711 das Eingehen der Kasse. Erst 1780 wurde sie in engem Anschlusse an das Haus Seefahrt, in welchem Vermögen und Papiere deponiert und die Versammlungen abgehalten wurden, dessen Vorsteher die Verwaltung kontrollierten, und dessen Mitglieder auch allein zum Eintritt berechtigt waren, erneuert. 1797 fand eine Revision der Statuten der Kasse statt, wobei die Sätze erhöht und die Versicherungsmöglichkeit auch auf weibliche Anverwandte und Freundinnen unverheirateter Schiffer ausgedehnt wurde[2]. Seit 1839 wurde die Kasse vom Kollegium der Älterleute aus den Zinsen der Sklavenkasse auf dem Schütting und 1850 durch Überweisung eines größeren Kapitals aus der Eintrittsgelderkasse des Schüttings unterstützt[3].

Die vorhergehenden Ausführungen beleuchten die zentrale Stellung, die das Haus Seefahrt innerhalb der gesamten Schifferschaft im 16. und 17. Jahrhundert gewann. Hat dazu die Teilnahme der angesehensten Bremer Kaufleute an seiner Verwaltung und deren Gönnerschaft sehr wesentlich beigetragen, so ist auf letzteres auch wohl die Erlangung gewisser Vorrechte gegenüber

---

[1] Über die Sklavenkasse vgl. J. G. Kohl, S. 112 ff., desgleichen die Protokolle des Hauses.

[2] Gedrucktes Exemplar der rev. Statuten im Bremer Staatsarchiv, T 6 m 1.

[3] Über die Witwenkasse s. J. G. Kohl, S. 154 ff.

der Allgemeinheit zurückzuführen. Dahin gehört zunächst das Präferenzrecht für einfache, d. h. nicht auf Handfesten beruhende, Forderungen der Seefahrt bei Konkursen in ihrer Eigenschaft als frommer Stiftung. Zwar ist dieses Vorrecht trotz mehrfacher Gesuche der Vorsteher vom Senat nie grundsätzlich anerkannt, aber vom Hause doch in einigen Fällen während des 17. und 18. Jahrhunderts mit obrigkeitlicher Erlaubnis tatsächlich ausgeübt worden[1]. Auch scheint das Haus Seefahrt berechtigt gewesen zu sein, von ausgeliehenen Geldern höhere Zinsen als sonst üblich nehmen zu dürfen[2]. Nachweisbar wurde ferner das Haus im Jahre 1659, wie die öffentlichen Armen- und Krankenhäuser der Stadt, von den um 1600 eingeführten Akzise- und Konsumtionsabgaben befreit[3]. Bei Aufhebung aller Exemtionen im Jahre 1819 wurde dem Hause Seefahrt von der Stadt dafür eine jährliche Entschädigung von 20 Reichstalern zugestanden, welche erst 1868 gleichzeitig mit der Rente für weggefallene Gildegelder und für eine Präbende vom Schütting abgelöst wurde[4].

Auch das Recht, eigene Beamte anzustellen und eidlich zu verpflichten, nahm das Haus Seefahrt in Anspruch. Seit etwa der Mitte des 17. Jahrhunderts ist ein eigenes Wappen (Anker) nachweisbar. Eine gewisse Strafgerichtsbarkeit gegenüber seinen Mitgliedern in Fällen von Ausschreitungen bei den Gelagen entsprach den Satzungen und war, wie bei anderen Genossenschaften selbstverständlich, soweit sie sich auf Verhängung von Brüchen, im äußersten Falle des Ausschlusses aus der Gesellschaft erstreckte[5]. Sie griff aber in das öffentliche Recht ein, wenn die Vorsteher säumigen Zahlern unter den Kapitänen gegenüber sogar zur Pfändung ihrer Schiffe berechtigt waren[6]. 1762 leiteten die Vorsteher aus der Sitte des wöchentlichen Gottesdienstes in der Seefahrt für ihr Haus das Recht auf die unantastbare Stellung eines kirchlichen Gebäudes ab[7].

---

[1] J. G. Kohl, S. 145 ff.

[2] Ebenda, S. 148 f.

[3] Ebenda, S. 149.

[4] Sessionsprotokoll vom 15. Dezember 1868.

[5] Vgl. z. B. Protokolle vom 17. Febr. 1654, 9. Febr. 1670, 23. Jan. 1671, 28. Febr. 1689.

[6] J. G. Kohl, S. 109.

[7] Ebenda, S. 200.

Das Wichtigste endlich war die Freiheit des Hauses von der unmittelbaren Staatsaufsicht. Denn wenn auch der Rat 1545 und bei den späteren Verfassungsrevisionen sich ausdrücklich das Recht der Bestätigung und etwaiger Änderung der Gesetze vorbehielt, so waren die Vorsteher des Hauses doch nicht zu öffentlicher, von der Obrigkeit entgegengenommener Rechnungsablage verpflichtet, wie die anderen frommen Anstalten der Stadt. Das aber ist gerade das wesentlichste Merkmal seines privaten Charakters, und durch den Hinweis darauf ist es ihm in der französischen Zeit gelungen, der Konfiskation zu entgehen. Minder bevorzugt war z. B. das Haus der seefahrenden Armen in Hamburg, wo der Senat durch zwei zu den Vorstehern gehörende Ratspersonen unmittelbar in die Verwaltung eingreifen konnte[1]. Seine unabhängige Stellung hat sich das Haus Seefahrt bis in die Gegenwart bewahrt.

Die innere Organisation des Hauses Seefahrt hat sich bis nach den Freiheitskriegen wenig verändert. Grundlegend blieben die alten um 1565 entstandenen Statuten. Indessen konnte es nicht ausbleiben, daß teils durch Beschlüsse, teils auf gewohnheitsrechtlichem Wege in einzelnen Punkten doch Wandlungen eintraten.

So wurde es wiederholt nötig, Mißbräuchen, die sich in der Verwaltung der Bodmereigelder eingestellt hatten, entgegenzutreten. Im Jahre 1626 wurde die Bodmereipflicht, der sich manche zu entziehen suchten, in einer Versammlung sämtlicher Schiffer neu eingeschärft und den Bodmereischaffern die Annahme der Prämiengelder in Gestalt von unsicheren Obligationen verboten. Zugleich aber wurde ihnen erlaubt, über die in den Statuten festgesetzte Höhe des Bodmereikapitals von 20 Talern hinauszugehen und auf jedes Schiff Geld bis zu 250 Talern, freilich »mit angemessener Unterscheidung der Schiffe«, herzuleihen. Doch schon 1629 sah man sich in der Session veranlaßt, die Maximalgrenze für ein Bodmereidarlehen auf 50 Taler herabzusetzen, da die jährlich wechselnden Schaffer keine genügende Sicherheit in der Beurteilung der Zu-

---

[1] S. die Fundation des Trosthauses usw. Staphorst, Hamburgische Kirchengeschichte I, 4., S. 504 ff. Unter den Vorstehern des Hauses Seefahrt findet sich einmal (1586) aus einem besonderen Grunde ein Ratmann.

verlässigkeit der Schiffer und ihrer Fahrzeuge erlangen konnten und der Bodmereikasse daher mehrfach bedeutende Ausfälle verursacht worden waren. Nur mit Zustimmung der Vorsteher und Ältesten oder wenigstens des buchführenden Vorstehers, auf Erfordern auch gegen Stellung eines Bürgen, sollte in einzelnen Fällen die Überschreitung dieser Grenze gestattet sein[1]. Auch der den Schaffern damals noch gelassene Spielraum wurde 1653 durch den Beschluß beseitigt, daß fortan keinem über 20 Reichstaler auf Bodmerei gegeben werden solle, es sei denn, daß sämtliche Vorsteher und Älteste es einhellig beschlossen hätten[2]. Auch wurde im selben Jahre und später wiederholt Vorsicht bei der Anlage der Bodmereikapitalien gefordert. Aber vielfache Gesuche der Schiffer um Ermäßigung und Klagen der Verwaltung über Verluste zeigen, daß die Mißstände nicht aufhörten. Eine Quelle des Ärgers suchte man wenigstens völlig zu verstopfen, indem man beschloß, Steuerleuten und Matrosen, denen man wahrscheinlich bei der Vereinigung mit der Bootsleutebrüderschaft 1586 ebenfalls ein Recht auf Seedarlehen, wenn auch unter Stellung eines Bürgen, hatte einräumen müssen, dieses Recht, das 1655 noch bestand, zu nehmen ein Beschluß, der 1694 und 1700 von neuem bekräftigt wurde[3]. Vielleicht ist zum Teil auf die Schwierigkeiten, welche die Verwaltung der Bodmereigelder machte, die Tatsache zurückzuführen, daß bald nach 1756 diese Verwaltung den Schaffern genommen und dem verwaltenden Vorsteher übertragen wurde[4]. Seitdem führte dieser die gesamte Rechnung des Hauses, doch blieben die beiden Kassen noch getrennt: die Rechnungsablage für die Bodmereigelder erfolgte wie bisher kurz vor der Schaffermahlzeit, die Hauptrechnung wurde einige Zeit nachher vorgelegt.

In wachsendem Maße unterließen es auch fernerhin die Schiffer, Bodmereidarlehen aufzunehmen. Sogar die Drohung, die

[1] Seefahrtsarchiv. Einzelner Bogen in dem Quartheft: »Gesetze usw. von 1633«.

[2] Protokoll vom 8. Febr. 1653, J. G. Kohl (S. 220) entgangen.

[3] Prot. vom 29. März 1694 und 23. Jan. 1700.

[4] Vergl. die entsprechenden Protokolle der fünfziger Jahre. Von 1759 an mutmaßlich, von 1764 an sicher legt der verwaltende Vorsteher die Bodmereirechnung ab. Nur der Hausverwalter blieb auch weiterhin insofern daran beteiligt, als er die Reisegelder von den Schiffern entgegenzunehmen und darüber Buch zu führen hatte.

man 1801 in einer öffentlichen Bekanntmachung erließ, daß Schiffer, die hartnäckig die alte gesetzliche Bestimmung unberücksichtigt ließen, im Falle späterer Bedürftigkeit keine Unterstützung erhalten sollten, blieb unbeachtet. 1806 wurde in einer neuen Veröffentlichung festgestellt, daß fast die Hälfte der Seeschiffer ohne Bodmereibriefe aussegele, während anderseits die in den letzten 25 Jahren um mehr als das Doppelte gestiegene Schiffahrt der Stadt und die Ausdehnung der Fahrten auf ferne, zum Teil höchst ungesunde Weltgegenden die Zahl der Armen und Hilfsbedürftigen aus der Klasse der Seefahrer von Jahr zu Jahr vermehre[1].

Änderungen, die auf anderen Gebieten der Verwaltung durch die Praxis hervorgerufen wurden, sind, abgesehen von der selteneren Heranziehung des 22er-Ausschusses und einiger anderer später noch zur Sprache kommenden Punkte von geringerer Wichtigkeit. Die Nachrichten darüber finden sich hier und da in den Protokollen zerstreut. Die Schwierigkeit, in gewissen Fällen den entsprechenden Sessionsbeschluß auffinden zu können, veranlaßte 1785 den Vorsteher zu dem Antrag, aus den Protokollbüchern alles, was zur Nachachtung dienen solle, zusammenzusuchen und in ein besonderes Buch einzutragen, das dann als eigentliches »Gesetzbuch« zu gelten habe. Die Session äußerte sich zustimmend, aber zur Ausführung dieses Gedankens kam es nicht. Sein Auftauchen zeigt jedoch, daß man sich damals der Unzulänglichkeit der alten Hausgesetze bewußt war. Als im Jahre 1807 erörtert wurde, ob die Bestimmung der Tafel von 1633 bezüglich der achtjährigen Dauer des Vorsteheramtes beizubehalten sei, wurde darauf hingewiesen, daß man alte Gesetze und Gewohnheiten abzuändern ermächtigt wäre, wenn solches zum Nutzen der Station gereiche. Damals ließ man jene Frage noch auf sich beruhen. Aber es hatte sich auch hierbei offenbart, daß das Bedürfnis nach einer Revision und neuen Kodifizierung der Gesetze vorhanden sei. Die unruhigen Zeitverhält-

---

[1] Die beiden Veröffentlichungen im Bremer Staatsarchiv, T. 6 m 1, Nr. 10. Die von 1806 ist auch insofern von Interesse, als sie zeigt, daß die Tropenfahrt in größerem Umfange erst im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts einsetzt. Über die Entstehung des direkten Verkehrs mit Ostasien, namentlich aber mit Amerika s. W. v. Bippen, Gesch. d. Stadt Bremen, Bd. 3, S. 264 f.

nisse scheinen diesen Gedanken zunächst zurückgedrängt zu haben. Die 1806 verhängte Kontinentalsperre, die die Seeschiffahrt der Hansestädte vernichtete, mußte in ihren Wirkungen auch dem Hause Seefahrt fühlbar werden; z. B. unterblieb, zunächst vereinzelt, dann von 1809 an für eine ganze Reihe von Jahren die große Schaffermahlzeit. Die Einverleibung Bremens in das französische Kaiserreich brachte, wie in einem früheren Abschnitte dargelegt, dem Hause Seefahrt noch ernstere Gefahren. Doch nach der Wiederherstellung der Unabhängigkeit Bremens schien der Augenblick für eine Neuordnung der Gesetze des Hauses gekommen.

Die Anregung dazu ging aus von der Seeschifferbrüderschaft. Diese Gesellschaft hatte sich, wie wir wissen, 1618 als Seeschiffersterbekasse gebildet und stand mit dem Hause Seefahrt, in dessen Räumlichkeiten sie ihre Sitzungen und Feste abhielt und ihr Vermögen und Inventar aufbewahrte, in engster Verbindung. Sie bestand im allgemeinen aus Kapitänen, die zugleich der Seefahrtsgesellschaft angehörten, hatte aber infolge einer gewissen Bestimmung in ihren Statuten im Laufe der Zeit auch andere dem Schifferstande nicht angehörende Personen, z. B. Segelmacher und Reepschläger, als Mitglieder aufgenommen. Trotzdem glaubte die Brüderschaft, mit der Seefahrtsgesellschaft selbst identisch zu sein, und trat demgemäß im Jahre 1815 mit der Forderung einer Revision der Gesetze des Hauses Seefahrt hervor. Dadurch entstand ein Streit mit den Vorstehern und Oberalten, der in einen Prozeß vor dem Senate auslief und zu einer eingehenden Untersuchung des bisherigen Verhältnisses der beiden Gesellschaften zueinander führte. Die dabei gepflogenen Erörterungen sind weniger wegen des von beiden Seiten vorgebrachten Materials als wegen der von der Schifferbrüderschaft vertretenen Auffassung interessant, und da es aus ihnen heraus schließlich doch zu einer Neuprägung der Gesetze gekommen ist, so dürfte eine nähere Darlegung der ganzen Angelegenheit für das Verständnis der ersten neueren Verfassungsreform im Hause Seefahrt von Wert sein.

Am 31. Januar 1815 wurde den Vorstehern des Hauses Seefahrt ein von 60 Personen unterzeichnetes Memorial überreicht, worin um Mitteilung der Gesetze und Statuten der Seeschifferbrüderschaft ersucht und beantragt wurde, falls diese Gesetze unbestimmt und fehlerhaft oder den gegenwärtigen Zeiten nicht ent-

sprechend seien, eine Kommission zu ernennen. um sie durch diese den Zeiten und Umständen anzupassen und dann in Druck geben zu lassen.

Die in dieser Schrift hervortretende, als etwas ganz Selbstverständliches vorgetragene Auffassung von der Identität der Seeschifferbrüderschaft mit dem Hause Seefahrt fand seitens des letzteren anscheinend zunächst nicht die genügende Beachtung. In der am 20. Dezember von der Session gegebenen Antwort wurde erklärt, daß keine anderen Gesetze und Statuten der Seefahrt vorhanden, noch zur Kenntnis gekommen seien als diejenigen, welche sich in dem großen Saal in Abschriften befänden und zur beliebigen Einsicht offen ständen[1]. Als aber die Seeschifferbrüderschaft durch fünf Deputierte zweimal (am 4. Januar und 5. Februar 1816) bestimmte Vorschläge zur Verbesserung der Verwaltung und der Gesetze des Hauses überreichen ließ, bestritten Vorsteher und Oberalte die Berechtigung der Brüderschaft als solcher zu derartigen Vorschlägen, da unter deren Mitgliedern sehr viele seien, die nicht Seeschiffer wären. Die Folge davon scheint es gewesen zu sein, daß mehr als die Hälfte der Unterzeichneten ihre Vollmacht zurückzog, ohne daß die Deputierten ihr Amt niedergelegt hätten[2]. Nunmehr ging die Session auf den Gegenstand selbst ein, wahrte aber streng ihren Standpunkt, indem sie immer nur von den Vorschlägen »einiger Seeschiffer« sprach. Am 9. Oktober wurden die Paragraphen des eingereichten Entwurfs einzeln beraten und durchweg abgelehnt oder für überflüssig erklärt. Das Hauptverlangen der »Petenten«, den 22 Ältesten aus den Schiffern, deren von den alten Gesetzen gebotene Heranziehung versäumt worden sei, wieder eine größere Mitwirkung neben den vier Vorstehern und acht Oberalten einzuräumen, wurde zurückgewiesen mit dem Bemerken, bei wichtigen Ereignissen hätten

[1] Die alten Schriften und Gerechtigkeiten der Seefahrt in der »Lade« waren 1788 vom Vorsteher Grovermann mit einigen Oberalten zusammen durchgelesen, numeriert und registriert worden. Prot. vom 31. Aug. 1768.

[2] J. G. Kohl führt aufgrund einer S. 204, Anm., zitierten gedruckten Schrift eine Erklärung der Deputierten an, daß sie ihre Vollmacht aufgäben; nach den Protokollen der Seefahrt haben sie aber noch 1817 bestanden.

Vorsteher und Oberalte sich immer mit kompetenten Mitgliedern der Seefahrt aus dem Schifferstande beraten, z. B. als man französischerseits die Seefahrt hätte okkupieren wollen; es sei nicht zweckdienlich, das gegenwärtige Personal noch um 22 zu vermehren. Trotzdem gab aber die Session einige Monate später (am 11. März 1817) insofern nach, als sie sich bereit erklärte, 22 Personen aus den Reihen der Kapitäne, die Bodmereibriefe gehabt und nach deren Datum auf die Oberalten folgten, als Vertreter der Schiffermitglieder anzuerkennen. Zugleich schlug sie vor, einen Ausschuß von zwei Vorstehern, zwei Oberalten und vier von den 22ern zu bilden, der über die Frage der Verfassungsreform weiter beraten solle. Zunächst forschte darauf die Session in den vorhandenen Büchern und Schriften der Seefahrt selber nach[1], ob sich daraus ein Aufschluß über die behauptete Verbindung der Schifferbrüderschaft mit dem Hause Seefahrt ergebe, und gab am 5. Mai die Erklärung ab, daß sie aufgrund dieser Nachforschungen nur diejenigen Mitglieder der Schifferbrüderschaft als kompetent zur Wahl der 22 Ältesten erkennen könne, die zur See führen oder gefahren hätten, und daß aus deren Mitte die Deputierten zur gemeinschaftlichen Beratung über die Seefahrt zu ernennen seien. Die fünf Schifferdeputierten sandten darauf am 10. Juni eine in äußerst leidenschaftlichem Tone gehaltene Antwort ein. Sie zogen die Gewissenhaftigkeit der angestellten Nachforschungen in Zweifel, wiesen darauf hin, daß diese offenbar auch nichts gegen die Aufnahme einer Verbindung der Brüderschaft mit der Seefahrt ergeben hätten, und erklärten mit aller Entschiedenheit eine Generalreform der Anstalt für unumgänglich notwendig. Sie forderten einen Einfluß aller Mitglieder auf die Entstehung der neuen Gesetze und verstiegen sich zu den heftigsten Vorwürfen gegen die bisherige Verwaltung durch die Vorsteher und Oberalten, denen sie Willkür und Nachlässigkeit in vielen Fällen nachsagen zu können glaubten. Sogar mit einer Anklage beim Senat wurde gedroht.

Die Angriffe der Deputierten auf ihre persönliche Ehre veranlaßten nun die Vorsteher und Oberalten, sich ihrerseits selbst an den Senat zu wenden. In einer am 21. Juni überreichten Eingabe baten sie um Einsetzung einer Senatskommission, um die von

[1] Auch Nachforschungen im Staatsarchiv führten damals zu keinem befriedigenden Ergebnis.

der Schifferbrüderschaft erhobenen Beschuldigungen, sowie den formellen Rechtsboden der Beschwerdeführer zu prüfen und nach Befund die Vorsteher und Oberalten gegen erstere in Schutz zu nehmen. Der Senat erklärte sich zu der gewünschten Untersuchung bereit und kommittierte dazu drei seiner Mitglieder. Auf Vorschlag dieser Kommission wurde die Prüfung der bisherigen Verwaltung nebst der Entscheidung über die prinzipielle Frage des Verhältnisses der Seeschifferbrüderschaft zu dem Hause Seefahrt einstweilen zurückgestellt und zunächst die Revision der Gesetze in die Hand genommen. Der erste Entwurf wurde bereits im Januar 1818 fertig und dann der Senatskommission eingereicht. Indem diese gleichzeitig mit den Beratungen darüber die prinzipielle Frage und die Berechtigung der von der Brüderschaft erhobenen Beschwerden untersuchte, gelangte sie zu der Überzeugung, daß es sowohl in dem Wohl der Anstalt als in den allgemeinen Befugnissen des Senats begründet sei, wenn das Haus Seefahrt für die Zukunft der obrigkeitlichen Inspektion unterstellt werde. Dieser Gedanke fand aber sowohl bei den Vorstehern und Oberalten wie bei den 22 Ältesten einen so entschiedenen Widerspruch, daß die Kommission auf Vorstellung der Session davon zurückkam und sogar versprach, im Senat nötigenfalls die ihr gegenüber geäußerten Gegengründe geltend zu machen. So blieb auch in den neuen Gesetzen die Unabhängigkeit des Hauses gewahrt. Nachdem am 29. Januar 1819 die Schlußsitzung der Kommissarienstattgefunden, wurde am 19. März von ihnen im Senat Bericht erstattet und der neue Verfassungsentwurf nebst den übrigen Entscheidungen der Kommission genehmigt. Mit der Konfirmationsformel des Senats ausgestattet, wurden die Gesetze des Hauses Seefahrt — zum ersten Male im Laufe seiner Geschichte — durch den Druck veröffentlicht[1].

Über die Frage, auf welchem Rechtsboden die Seeschifferbrüderschaft stehe, hatte die Kommission ganz im Sinne der von Vorstehern und Oberalten vertretenen Meinung entschieden. Unter Berücksichtigung der von der Brüderschaft vorgelegten Stiftungsurkunde von 1618 und der gegenwärtigen Einrichtung der Brüderschaft hatte sie erklärt, daß letztere eine von dem Hause Seefahrt in Zweck und Wesen getrennte Vereinigung bilde, wenn auch

[1] Vorstehende Darstellung nach den Sessionsprotokollen.

viele Mitglieder zugleich der Seefahrt angehörten. Eine teilweise Personal-, nicht aber eine Realunion der beiden Gesellschaften wurde damit zugegeben.

Auch bezüglich der von der Brüderschaft gegen die bisherige Geschäftsführung in der Seefahrt erhobenen Vorwürfe hatten die Kommissarien die Vorsteher und Oberalten im allgemeinen in Schutz genommen. Die Rechnungsführung von 1770 an war genau untersucht, und es war festgestellt worden, daß, von einzelnen Unregelmäßigkeiten in der Belegung von Geldern abgesehen, dagegen nichts Wesentliches zu erinnern sei. Als begründet hatte man jedoch den Vorwurf anerkannt, daß der von den Gesetzen vorgeschriebene Wechsel der Vorsteher und Oberalten außer acht gelassen wäre. Der gegenwärtige älteste Vorsteher, hieß es, sei schon dreißig Jahre in seinem Amte, während die gesetzmäßige Dauer desselben sich auf nur acht Jahre belaufe. Die übrigen Beschwerdepunkte, Nachlässigkeiten in der Ausgabe und Einziehung der Bodmereigelder, versäumte Empfangnahme von Gottespfennigen bei Schiffsverkäufen, unterlassene Benutzung der Akzise- und Konsumtionssteuerfreiheit betreffend, waren nicht eingehender untersucht, sondern nur den Vorstehern und Oberalten monitorisch vorgehalten worden.

Endlich hatte sich die Kommission auch in der Frage, ob die Zuziehung der 22 Ältesten zu der Beratung über neue Gesetze für die Vorsteher und Oberalten obligatorisch sei, auf die Seite der letzteren gestellt. Sie hatte zugegeben, daß die Stiftungsurkunde der Seefahrt von »1525« (richtiger 1545) die Zuziehung fordere, aber darauf hingewiesen, daß in der Tafel von »1535« (richtiger 1565), welche 1633 erneuert und bisher maßgebend gewesen sei, den 22ern nur eine fakultative, nach dem Belieben der Vorsteher und Oberalten herzustellende Mitwirkung bei dem Zustandekommen neuer Ordnungen eingeräumt sei. Der Vorwurf, die Vorsteher und Oberalten hätten sich die gesetzgebende Gewalt angemaßt, mußte hiernach als unbegründet zurückgewiesen werden. Daß trotzdem die neuen Gesetze unter Mitwirkung der 22 Ältesten, ja sogar unter Befragung einfacher Mitglieder der Seefahrt entworfen worden seien, fand besondere Erwähnung[1].

---

[1] Bericht der Senatskommission im Bremer Staatsarchiv, T 6 m 1, Nr. 12, Anlage.

Der juristische Verfasser des Kommissionsberichtes[1] hatte zwar nachgewiesen, daß die Seeschifferbrüderschaft nicht im Rechte sei, wenn sie meine, sie und Haus Seefahrt hätten von altersher eine Gesellschaft gebildet. Vom rein historischen Standpunkte aus ist aber in der Auffassung der Brüderschaft ein Körnchen Wahrheit nicht zu verkennen. Dunkel lebte darin noch die Erinnerung an die alte Korporation bremischer Schiffer fort, aus der die einzelnen Einrichtungen entsprungen waren. Die Fürsorgeinstitute hatten wenigstens noch im Hause Seefahrt einen äußerlichen Mittelpunkt behalten. Die sogenannte Schiffergilde aber war schon längst eine davon gänzlich getrennte bloße Hebestelle zur Einziehung des von fremden Schiffern zu entrichtenden Gildegeldes geworden. Das Bewußtsein, daß eine allgemeine Schiffergesellschaft die Mutter aller dieser Einrichtungen gewesen sei, war in den maßgebenden Kreisen verloren gegangen. Nur unter den Schiffern war das Gefühl eines von altersher vorhanden gewesenen korporativen Zusammenhangs lebendig geblieben[2].

Aus diesen Verhältnissen erklärt es sich auch, daß in den Gesetzen von 1819 bei der Definition von Haus Seefahrt (§ 1) der Begriff der milden Stiftung vorangestellt wird. Freilich heißt es dann weiter: von Seefahrenden zum Besten armer Seefahrender gestiftet, und im folgenden Paragraphen werden die »Mitglieder des Hauses Seefahrt« behandelt. Aber eben dies hätte es den Redaktoren zum Bewußtsein bringen müssen, daß das Haus Seefahrt im Unterschied von sonstigen Stiftungen in erster Linie eine Gesellschaft von Schiffern sei, deren Rechte und Pflichten im Hinblick auf einen wohltätigen Zweck durch die Gesetze geregelt werden sollen. Das Wesen der gesamten Einrichtung wäre besser zum Ausdruck gekommen, wenn betont worden wäre, die Seefahrt sei eine Gesellschaft, die eine gewisse milde Stiftung unterhalte.

In dem Gesetzbuch von 1819[3] erhielten die Seefahrtsstatuten

[1] Syndikus Dr. Gröning.

[2] Eine analoge Erscheinung ist der im 17. Jahrhundert erfolgte Untergang der im 15. u. 16. Jahrhundert in Bremen nachweisbaren Kaufmannsgilde, deren Älterleute als Collegium Seniorum bis 1849 bestanden haben.

[3] »Neu revidierte Verfassung und Gesetze des Hauses Seefahrt im Jahre 1819.« Bremen, gedruckt bei Carl Schünemann. Quartheft. Exemplar im Bremer Staatsarchiv, T 6 m 1, Nr. 13.

ihre erste moderne Fassung. Ein rein äußerlicher Vorzug war es schon, daß an die Stelle der doch vielfach unverständlich gewordenen mittelniederdeutschen Sprachformen des 16. Jahrhunderts das Hochdeutsche trat. Dazu kam eine erschöpfendere Darstellung und systematischere Ordnung der Rechts- und Verwaltungsverhältnisse des Hauses.

Aus dem ersten Paragraphen ist noch bemerkenswert, daß die Stiftung als eine »für sich frei bestehende« bezeichnet wird. Nach den Erläuterungen der Kommission beruhte dieser Zusatz auf dem Wunsche, die Inspektion des Senates auch in Zukunft von dem Hause fern zu halten. Er ist mit dem Ausdruck »Stiftung« in alle späteren Fassungen übergegangen.

Mitglieder des Hauses können nur Seeschiffer sein, die das Bremer Bürgerrecht besitzen und durch Aufnahme von Bodmereigeldern, durch Zahlung gewisser Beiträge und durch Büchsensammlungen auf ihren Schiffen das Haus unterstützen. Unter Voraussetzung der regelmäßigen Erfüllung der Pflichten haben alle den Anspruch auf eine gewisse Versorgung, im Falle sie durch Unglück oder Alter erwerbsunfähig werden sollten. Auch nehmen sie teil an der jährlichen allgemeinen Versammlung, in der die Rechnung abgelegt wird. Über diese allgemeine Mitgliederklasse erheben sich diejenigen, die außer der jährlichen Sammlung auch die Schafferschaft gehalten bzw. 50 Taler an deren Statt gezahlt haben. Sie erhalten nicht nur im Bedürftigkeitsfalle eine reichlichere Unterstützung, sondern können auch zu Oberalten in Vorschlag gebracht werden.

Diese Differenzierung in den Rechten der Mitglieder fehlt in den alten Gesetzen.

Die Verwaltung der Stiftung bleibt in den Händen der Vorsteher und Oberalten, deren Zahl nicht verändert wird. Haben sie außerdem sich an der jährlichen Sammlung (in der Stadt) beteiligt, so können sie, wenn die Reihe an sie kommt, unter die 22 Ältesten aufrücken. Die vier Vorsteher sollen Bremer Bürger aus der Kaufmannschaft sein, die durch Abhaltung der großen Schafferschaft auch schon einen Beweis ihrer wohlwollenden Teilnahme an der Stiftung gegeben haben. Es ist in hohem Grade beachtenswert, daß die Kaufleute 1819 noch nicht unter den Mitgliedern des Hauses aufgeführt werden, sondern daß

nur an dieser Stelle und bei den Bestimmungen über die Schaffermahlzeit ihrer Erwähnung geschieht. So erscheinen sie in derselben Stellung zum Hause Seefahrt wie in den Statuten von 1565, d. h. als Patrone der Gesellschaft. Später ist die Einteilung der Mitglieder in solche aus der Kaufmannschaft und solche aus der Schifferschaft aufgekommen, obwohl die Bezeichnung »Mitglieder« streng genommen nur auf die Schiffer paßt, da nur diese regelmäßige Abgaben an die Gesellschaft zahlen und zum Genuß der Vorteile der Stiftung berechtigt sind.

Einer von den Vorstehern führt während zweier Jahre die Rechnung und steht an der Spitze der ganzen Verwaltung. Sämtliche Vorsteher und die acht Oberalten halten, von Ausnahmen abgesehen, alle Vierteljahre (nach den alten Statuten alle Monate) eine Sitzung (»Session«) ab, in der sie nach Stimmenmehrheit über Belegung und Benutzung der Kapitalien und Einkünfte des Hauses, über die Verteilung der Gaben, Quartalsgelder und Prövenwohnungen u. a. entscheiden. Die Oberalten, welche sämtlich aus der Schifferschaft hervorgehen, und deren Amtsdauer, früher lebenslänglich, jetzt wie die der Vorsteher auf acht Jahre beschränkt wird, haben noch die besondere Aufgabe, die richtige Erhebung der Bodmereigelder und Empfehlung der Seefahrtsarmen-Büchsen auf den Schiffen und an anderen Orten zu überwachen. Auch die Unterstützung des Hausverwalters bei seinen Geschäften, Berichte über den Zustand der um Unterstützung einkommenden Personen gehören zu ihrem Geschäftskreis. In enger Fühlung mit den kaufmännischen Elementen an der Spitze, denen mehr die rechnerischen Aufgaben der Verwaltung zufallen, leiten diese alten Kapitäne seit Jahrhunderten das eigentliche Versorgungswerk.

Den 22 Ältesten aus der übrigen Schiffergemeinde — über das Alter entscheidet das Datum der Bodmereibriefe — wird kein Anteil an der Verwaltung eingeräumt, wohl aber das alte zuletzt vernachlässigte Recht der Teilnahme an der Gesetzgebung ausdrücklich verbürgt und als etwas Neues das Recht zur Wahl der Vorsteher und Oberalten eingeräumt. Den Vorstehern und Oberalten, die bisher die erledigten Stellen unter ihnen durch Kooptation besetzt haben, bleibt nur das Recht der Präsentation von drei geeigneten Personen aus der Kaufmannschaft, bzw. aus den Ältesten selbst. Vor den Ältesten, an deren Spitze fortan ein ihre

Geschäfte leitender »Protokollführer« steht, erfolgt auch alljährlich im Februar die Rechnungsablage des verwaltenden Vorstehers, für deren Entgegennahme in den alten Gesetzen die Oberalten allein bestimmt waren. Nur die Vorlegung der Rechnung über die Bodmereigelder, deren Verwaltung bekanntlich im 18. Jahrhundert von den Schaffern auf den Vorsteher übergegangen war, hatte schon immer vor den 22 stattgefunden. Jetzt umfaßte die allgemeine Rechnungsablage auch die Bodmereirechnung. Nur die Vorschrift, sie einige Zeit nachher bei der Wahl neuer Schaffer vor der Generalversammlung der Mitglieder (ohne neue Revision) zu wiederholen, worauf dann die Schaffermahlzeit folgte, erinnerte noch an den ehemaligen Zusammenhang zwischen letzterer und der durch die Schaffer besorgten Bodmereiverwaltung. Die amtlichen Funktionen der Schaffer wurden nicht wiederhergestellt. Die Schafferschaft blieb, was sie in den letzten 50—60 Jahren geworden war: lediglich die Veranstaltung einer großen Mahlzeit, durch die wohlhabende Kaufleute ihre Gönnerschaft bewiesen und sich die Anwartschaft auf die Wahl zum Vorsteher erwarben, während die mit ihnen zusammen schaffenden Schiffer sich damit in eine höhere Stufe der Mitgliedschaft gleichsam einkauften. Die näheren Bestimmungen über die Schaffermahlzeit, die in den Gesetzen von 1819 zum ersten Male erscheinen, sollen mit den späteren Änderungen in einem besonderen Kapitel besprochen werden.

Als wichtiger Gehilfe der Verwaltung blieb der Ökonom oder Hausverwalter bestehen. Er mußte ein gewesener Kapitän von gutem Rufe sein, der imstande war, die vorgeschriebene Kaution zu hinterlegen. Die Stelle wurde durch die Vorsteher und Oberalten besetzt; Oberalte, die sich dazu meldeten, erhielten den Vorzug. Die Aufgaben des Hausverwalters erstreckten sich nicht nur auf die Aufsicht über das Gebäude, sein gesamtes Inventar, worunter der Silberschatz besonders wichtig war, sowie über die Prövenbewohner, sondern auch auf die Austeilung der Armengelder, die Ausgabe und Annahme der Armenbüchsen und die Einziehung der Bodmereigelder. Doch hielt bei der Prövenverteilung, die alle 14 Tage erfolgte, nicht mehr er, wie die alten Gesetze angeordnet hatten, sondern schon längst ein Geistlicher, der Pastor von St. Ansgarii, die Andacht ab; der Hausverwalter hatte nur noch darauf zu achten, daß alle Prövenbewohner und Armen-

geldempfänger daran teilnahmen[1]. Im allgemeinen hatte seine Stellung in den verflossenen Jahrhunderten an Bedeutung gewonnen.

In der neuen Gesetzgebung findet sich zum ersten Male auch eine Übersicht über die Arten der Einkünfte und Ausgaben des Hauses nebst genaueren Vorschriften über deren Verwaltung. Der Kommissionsbericht enthält Angaben über die einzelnen Beträge.

Die Einkünfte bestehen zunächst aus den Zinsen des in Hypotheken oder sonst gut angelegten Kapitalvermögens, das damals 20661 Taler betrug. Sein Wachstum beruhte vornehmlich auf Schenkungen und Vermächtnissen. Zum zinsentragenden Vermögen gehören auch Häuser in der Stadt, die an Private vermietet sind. Dazu tritt der Ertrag einer alljährlich im Januar in der Stadt, den Vorstädten und Vegesack durch Schiffer-Mitglieder, die sogenannten Talermänner, veranstaltete Kollekte, »jährliche Sammlung«, die seit 1805 durch eine Beilage zum Wochenblatte angekündigt wurde und um 1819 im Durchschnitt 1200 Taler einbrachte. Die Bodmereigelder werden beibehalten. Der Betrag des von jedem Schiffer aufzunehmenden Kapitals bleibt derselbe wie im 16. Jahrhundert: 20 Taler, während des Winterlagers muß es bis zur nächsten Reise an den Hausverwalter zurückgegeben werden. An diesen erfolgt auch nach jeder Reise die Zahlung der Bodmereiprämie, für deren Höhe ein den Gesetzen angehängter, vom Senat mitgenehmigter Tarif, der erste seiner Art, maßgebend ist. Für die Schiffer, die nicht mehr zur See fahren, wird, falls sie nicht erwerbslos sind, ein jährlicher Beitrag von 2½ Talern unter dem Namen »Abgabe der Landleute« festgesetzt. Zur Entrichtung der Bodmereiprämien, bzw. der Landabgaben müssen sich die Schiffer durch Unterschrift der Gesetze verpflichten; ein Zuwiderhandeln bringt sie um das Recht auf Unterstützung im Bedürftigkeitsfalle. Die Büchsensammlungen auf den Schiffen und auf dem Lande an Orten, wo die Schiffer verkehren, die Abgaben bei öffentlichen Verkäufen von Schiffen und Schiffsparten, die alten Gottesgelder, bleiben, endlich auch der Beitrag aus der Kasse der sogenannten Schiffergilde.

[1] Später ist die Andacht ganz beseitigt worden.

Von diesen Einkünften bestreitet die Stiftung zunächst die Kosten für die Unterhaltung des Hauses und die Besoldung des Hausverwalters, der neben freier Wohnung und Feuerung 277 Taler erhält. Der Pastor primarius von der St. Ansgarii-kirche bekommt für die Abhaltung der Andachten jährlich 20 Taler. Weitere Ausgaben erfordert die Unterhaltung der acht hinter der Seefahrt befindlichen Prövenwohnungen. Größere Ansprüche an die Kasse stellen die »Quartalsgelder«, vierteljährige Geldunterstützungen an hilfsbedürftige Schiffer und Schifferwitwen, sodann die wöchentlichen Gaben an hilfsbedürftige Steuerleute, Bootsleute, Matrosen oder deren Witwen, beide zusammen damals etwa 2200 Taler jährlich betragend. Solchen Frauen, die durch lange Abwesenheit ihrer Männer oder andere Umstände in Not geraten, können Extragaben bewilligt werden. Während über diese Unterstützungsgelder die Session nach dem Grade der Bedürftigkeit, der von dem bedürftigen Mitgliede früher geleisteten Dienste und der Höhe der Einkünfte entscheidet, wird für Gaben an durchreisende Matrosen dem Hausverwalter eine bestimmte Summe ausgeworfen. In den Genuß der Quartalsgelder können auch Prövenbewohner eintreten, doch sollen jene alsdann dem Hause im Todesfalle aus dem Nachlaß wieder erstattet werden, wenn nicht eheliche Kinder in bedürftiger Lage vorhanden sind.

Bereits im Jahre 1823 erlitten die Gesetze von 1819 einige Abänderungen und Zusätze[1]. Die Bedeutung der Schaffermahlzeit für die Erregung der öffentlichen Teilnahme, die sich z. B. bei der Errichtung von vier neuen Prövenwohnungen in ansehnlichen Beiträgen geäußert hatte, war mehr und mehr hervorgetreten, und man räumte daher denen, die die Schaffermahlzeit wirklich halten würden, bezüglich der Versorgungsansprüche ein Vorrecht vor denen ein, die sich davon durch Zahlung von 50 Talern loskauften. Die 1819 beliebte Herabsetzung der Amtsdauer der Oberalten von Lebenszeit auf acht Jahre hatte sich als reformbedürftig erwiesen, weil die Oberalten bei häufiger Abwesenheit auf See sich in dieser

[1] »Abänderung und Zusätze zu der im Jahre 1819 neurevidierten Verfassung und Gesetze des Hauses Seefahrt nebst der neurevidierten Taxe der Abgabe von Bodmerei- oder Reisegeldern im Jahre 1823«. Bremen. Carl Schünemann. 4⁰. Br. St.-A., T 6 m 1, Nr. 14, die Begründung ebenda Nr. 17.

Zeit mit der Verfassung und Verwaltung sowie mit den Personen der Gabenempfänger nicht genügend vertraut machen konnten. Man setzte daher die Amtsdauer auf 16 Jahre hinauf. Besonders bemerkenswert ist ferner, daß jetzt der erste Schritt zur Abschaffung der Bodmereidarlehen getan wurde, indem man die Verpflichtung zur Aufnahme von 20 Talern auf das Schiff aufhob und es in das Belieben des einzelnen stellte, ob er dies auch fernerhin tun und nach dem jetzt neurevidierten Tarif die Prämien weiter bezahlen wolle, oder ob er es vorziehe, ohne Entgegennahme des Kapitals sich bloß zur Zahlung der Reisegelder zu verpflichten. Begründet wurde diese Änderung mit dem Hinweis darauf, daß der Schiffer bei dem verringerten Wert des Geldes — im 16. Jahrhundert war das Bodmereikapital nicht höher gewesen — mit den 20 Talern nicht mehr viel anfangen könne, während die Seefahrt dabei gewinne, wenn sie die in Bodmereibriefen ausgegebene Gesamtsumme von 1300 Rt. anderweitig zinsbar anlegen könne und nicht mehr Gefahr laufe, die einzelnen Summen von 20 Talern bei Schiffsunfällen zu verlieren. Den Brauch ganz aufzuheben hielt man aus Rücksicht auf die lange Gewöhnung der Schiffer daran noch nicht für geraten. Die Revision des erst 1819 aufgestellten Reisegeldtarifs nahm man gleichzeitig vor im Interesse einer geographisch genaueren Einteilung der Reisen und einer Aufnahme derjenigen Häfen, welche früher von bremischen Seefahrern nicht besucht worden seien. Nachdem man nun eine Zeitlang die Gesetze in Ruhe gelassen, empfand man im Jahre 1840 doch wieder das Bedürfnis nach einer Revision. Am 5. Februar dieses Jahres wurde zu diesem Behufe ein aus Vorstehern, Oberalten und Ältesten gebildeter Ausschuß eingesetzt. Am 21. Dezember legte diese den von ihr ausgearbeiteten Entwurf der Session vor und erwirkte dessen Annahme. Am 16. Januar wurde er auch von den 22 Ältesten genehmigt und erhielt am 27. Januar die Bestätigung des Senates [1].

Die neue Bearbeitung unterscheidet sich von der des Jahres 1819 im allgemeinen durch einen noch systematischeren Aufbau und durch eine schärfere Fassung der einzelnen Paragraphen. In § 1

---

[1] Sessionsprotokollbuch unter den betreffenden Daten.

[2] »Neue Verfassung und Gesetze des Hauses Seefahrt«. 1841. Bremen. Carl Schünemann.

holte man die tatsächlich ja bestehende, 1819 aber vergessene Beschränkung der Wohltaten des Hauses auf die dem bremischen Staate angehörenden verarmten Seefahrer nach. Ferner sind nunmehr in § 2 neben den Schiffern auch die Kaufleute als Mitglieder aufgeführt. Dann folgt eine in den Gesetzen von 1819 noch nicht enthaltene vollständige Zusammenstellung der Pflichten und Rechte aller Mitglieder, der kaufmännischen Klasse wie der Schifferklasse in je einem besonderen Paragraphen. Den Hauptteil der Gesetze bilden die Bestimmungen über die Verwaltung des Hauses, also über die einzelnen Verwaltungsorgane, die Einkünfte und Ausgaben usw. in derselben Reihenfolge wie 1819. Am Schlusse stehen auch hier Anordnungen bezüglich der Schaffermahlzeit. Diese Gruppierung ist bei allen späteren Redaktionen beibehalten worden und hat sich demnach bewährt.

Die wichtigste Neuerung ist der vierte Paragraph. In den Gesetzen von 1819 (§ 2, 2) war kurz bemerkt, daß der Anteil der Mitglieder an den Vorteilen der Stiftung sich nach dem Grade richte, in dem sie ihre Verbindlichkeiten erfüllt hätten, ohne daß dies im einzelnen schärfer begrenzt worden wäre. Letzteres geschieht nun in der Verfassung von 1841. Zunächst werden die Leistungen aufgezählt. Sie bestehen wie bisher aus dem von jeder Reise zu zahlenden Bodmerei- oder Reisegeld, mit oder ohne Bodmereidarlehen von 20 Talern, bzw. nach Einstellung der Reisen aus einer festen jährlichen Abgabe, wofür die Bezeichnung Abgabe der Landleute wegfällt, aus der Sorge für Geldsammlungen auf dem Schiffe, aus der zwei- oder dreimaligen Teilnahme an der jährlichen Sammlung, welche jetzt auch in Bremerhaven abgehalten wird, und aus der einmaligen Mitwirkung an der Schaffermahlzeit, wofür auch eine Geldzahlung eintreten kann. Danach wird nun der Umfang der später im Bedürftigkeitsfalle vom Hause Seefahrt dem einzelnen oder seiner Witwe zu gewährenden Wohltaten genau abgestuft. Wer nur die Reisegelder stetig bezahlt und die Geldsammlungen an Bord veranstaltet hat, kann eine Pension bis zu 20 Talern erhalten, wer auch die Pflicht der jährlichen Sammlung erfüllt hat, eine Pension bis zu 30 Talern, wer außerdem Schaffer gewesen ist, eine solche bis zu 40 Talern, wer zwar die Schafferschaft, aber nicht die jährliche Sammlung gehalten, bis zu 30 Talern, und ebenso erhalten bei der Neubesetzung von Prövenwohnungen

die Bewerber mit höheren Leistungen, auch Witwen von solchen, den Vorzug vor anderen.

Abgesehen von einer Erhöhung der Zahl der Oberalten auf zehn, wovon zwei in Vegesack wohnen sollen, der Zahl der Sammler auf fünf, derjenigen der Schifferschaffer auf vier, sind weitere Änderungen nicht bemerkenswert. In dem den Gesetzen angehängten neuen Reisegeldertarif waren wieder Ermäßigungen eingetreten.

Eine völlige Umarbeitung der Gesetze, wie die des Jahres 1841, ist nicht wieder erfolgt. Spätere Änderungen betrafen nur Einzelheiten. 1851 wurde ein neuer Oberalter für Bremerhaven, falls und solange dort Mitglieder der Seefahrt wohnten, den zehn hinzugefügt und ein sechster Sammlungsdistrikt eingerichtet. Wichtiger war der nunmehrige Wegfall auch des Rechtes auf Bodmereidarlehen, womit zugleich das Wort Bodmerei aus dem Gesetzbuche verschwand. Damit war eine Jahrhunderte alte Einrichtung beseitigt; nur die Bodmereiprämie unter dem alleinigen Namen Reisegeld ist übrig geblieben. Ein neuer Tarif sorgte auch jetzt für eine Ermäßigung der Beträge und für Berücksichtigung neuer Schiffahrtsziele, soweit sie sich gewohnheitsmäßig festgesetzt hatten, z. B. der Fahrt nach Australien, des Walfischfangs in der Südsee[1]. Im Jahre 1854 erhielt die Zahl der Schaffer ihre heutige Höhe, so daß von 1855 an drei aus der Kaufmannschaft und sechs aus der Schifferschaft gewählt wurden. Zugleich wurde damals die Lieferung von Holz und Torf an die Pensionäre in einen Zuschuß zu der Pension verwandelt[2]. 1858 fand infolge günstiger Rechnungsabschlüsse in einer Reihe von Jahren im Hinblick auf die Steigerung der Lebensmittelpreise eine allgemeine Erhöhung der Pensionsmaxima für die einzelnen Unterstützungsklassen (§ 4, statt[3]. 1860 sah man sich durch die veränderten Verhältnisse der

[1] Prot. vom 14. April 14. Gedrucktes Exemplar der rev. Gesetze von 1851, Bremer Staatsarchiv, T 6 m 1, Nr. 22.

[2] Bremer Staatsarchiv, T 6 m 1, Nr. 25, im Anhang auch das Statut der 1854 gegründeten Seemannskasse, deren Verwaltung das Haus Seefahrt übernommen hatte. Die Kasse soll eine reichlichere Unterstützung der Steuerleute und Matrosen ermöglichen, als diesen das Haus Seefahrt gewähren konnte. Die Rechnung führt einer der Vorsteher des Hauses. Näheres s. J. G. Kohl, S. 207 ff.

[3] Bremer Staatsarchiv, T 6 m 1, Nr. 28.

Schiffahrt, namentlich in betreff der Dampfschiffe und der größeren Bauart der Segelschiffe veranlaßt, den auch 1854 veränderten Tarif wiederum einer Revision zu unterziehen[1].

Die letzte wesentliche Änderung in den Gesetzen wurde im Jahre 1878 vorgenommen. Da die Reichsgesetzgebung den Begriff der bremischen Seeschiffer beseitigt hatte und nur noch in Bremen oder anderwärts registrierte deutsche Seeschiffer kannte, da es ferner häufiger als früher vorkam, daß Kapitäne bremischer Herkunft in andern Bundesstaaten registrierte Schiffe oder andere Deutsche in Bremen registrierte Schiffe führten, so hob man auf Anregung der 22 Ältesten die in mehreren Paragraphen (§ 1, § 2, 2, § 4, Abs. 1) zum Ausdruck gebrachte Beschränkung der Mitgliedschaft auf Angehörige des bremischen Staates auf. Eine weitere bemerkenswerte Änderung bestand in der Ausdehnung der Wählbarkeit von kaufmännischen Mitgliedern, die bisher in der Stadt Bremen selbst hatten seßhaft sein müssen, auf das ganze bremische Staatsgebiet, also z. B. auch auf Vegesack, Bremerhaven. Nur von den Vorstehern wurde auch fernerhin, der Natur ihres Amtes entsprechend, Ansässigkeit in der Stadt Bremen verlangt. Mit der Umrechnung aller in den Statuten enthaltenen Geldsätze in Mark unter gleichzeitiger Abrundung wurde etwas Selbstverständliches nachgeholt[2]. Mit diesen Veränderungen und einer erneuten Revision des Tarifs wurden die Gesetze neu gedruckt und traten am 1. Januar 1879 in Kraft[3]. Sie gelten noch heute. Nur mußten einzelne Bestimmungen noch bei vorkommenden Änderungen in der Reichsgesetzgebung diesen angepaßt werden.

Die Gesetzgebung des Hauses Seefahrt während des 19. Jahrhunderts zeigt, im ganzen betrachtet, eine gewisse Unruhe. War Jahrhunderte hindurch die Tafel von 1565 in Geltung geblieben, so drängen sich jetzt die Gesetzesrevisionen auf einen verhältnismäßig engen Zeitraum zusammen. Die Ursachen davon sind wohl zu erkennen. Nach der französischen Zeit hatte das wiedererwachte bürgerliche Selbstgefühl auch in dieser Genossenschaft das oli-

---

[1] Neudruck der Gesetze mit dem veränderten Tarif a. a. O., Nr. 30.

[2] Protokolle vom 10. Januar 1877 bis zum 16 September 1878.

[3] »Verfassung und Gesetze des Hauses Seefahrt« usw. Bremen. Carl Schünemann. 1878. Exemplar des Hauses Seefahrt. Neudrucke später mehrfach.

garchische System gebrochen, das im 18. Jahrhundert in alle städtischen Verhältnisse eingedrungen war. Die von Vorstehern und Oberalten vernachlässigten Rechte der Mitgliedergesamtheit waren 1819, ohne die bewährten Grundlagen der Verwaltung zu zerstören, wiederhergestellt und die alten Statuten in eine verständlichere, alle Verhältnisse umspannende Form gegossen worden. Diese Form hat man 1841 einer der modernen Systematik Rechnung tragenden, für die Folgezeit grundlegenden Umarbeitung unterzogen. Die sachlichen Änderungen stehen in den mittleren Jahrzehnten des Jahrhunderts unter dem Einfluß des Aufschwungs der bremischen Seeschiffahrt, später unter dem der Entwicklung der Reichsgesetzgebung, soweit diese besondere maritime oder allgemeine Rechtsverhältnisse betrifft.

Auch auf den allgemeinen Zustand des Hauses mußte die Entwicklung der bremischen Schiffahrt im 19. Jahrhundert eine sehr starke Rückwirkung ausüben. Nach der Unterbrechung durch die napoleonische Zeit war sie von neuem emporgeblüht. Die schon im 18. Jahrhundert nach der Entstehung der Vereinigten Staaten angeknüpften transatlantischen Beziehungen wurden wieder aufgenommen und weiter ausgebildet[1]. Noch ferner liegende Länder traten in den Gesichtskreis des bremischen Verkehrs und führten, wie wir gesehen haben, häufige Ergänzungen zu der Reisegeldertaxe des Hauses Seefahrt herbei. Die Zahl der Schiffe wuchs und damit die Zahl der Kapitäne, die Mitglieder des Hauses wurden. Dementsprechend stieg, zumal auch die Häufigkeit der Reisen zunahm, die Gesamtsumme der Reisegelder, obwohl man die einzelnen Sätze wiederholt ermäßigte. Noch mehr wirkten diese günstigen Umstände ein, als in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts die Dampfschiffahrt sich zu so gewaltiger Höhe entfaltete. Welche Bedeutung namentlich der im Jahre 1849 gegründete Norddeutsche Lloyd für die Stiftung gewonnen hat, zeigt ihre Mitgliederliste. Der Gründer H. H. Meier und andere leitende Persönlichkeiten des Lloyd haben zu gegebener Zeit die Vorsteherschaft geführt. Der mit der Schiffahrt und dem Handel wachsende Reichtum setzte die kaufmännischen Kreise instand, durch großartige Schenkungen und Vermächtnisse[2] die Finanzen des Hauses so zu fördern, daß

[1] S. W. v. Bippen, Gesch. d Stadt Bremen. Bd. 3, S. 491 ff.

[2] Die Stiftungen sind in goldenen Lettern auf einer in der Vorhalle des Hauses hängenden Tafel verzeichnet.

die Versorgungstätigkeit einen immer größeren Umfang annehmen konnte. Die Zahl der Prövenwohnungen stieg von acht im Jahre 1811 auf 17 im Jahre 1849 und beträgt heute außer zwei besonderen Stiftshäusern: dem Albrechtshaus und dem Melchershaus, 44. Auch in der Ausdehnung, welche die Schaffermahlzeit im Laufe der Zeit genommen hat, zeigt sich die aufsteigende Entwicklung des Hauses. Die Sammlung, die nach dem Willkomm gehalten wird, brachte einen immer reicheren Ertrag: von 51 Talern im Jahre 1820 erhob sich dieser auf 962 Mk. im Jahre 1895, schwankt aber freilich in den einzelnen Jahren. Es wurde möglich, dem sich ständig vermehrenden Bedürfnis nach Platz bei der Mahlzeit durch Neubauten gerecht zu werden (1833 und 1874/75). Die jährliche Sammlung und die Armenbüchsensammlung beteiligen sich nicht in gleichem Umfange an dem Wachstum der Einkünfte, obwohl die Vermehrung der Bevölkerung Bremens die Einführung neuer Sammeldistrikte (bis zu zehn) veranlaßt hatte. Im allgemeinen aber besserte sich die Finanzlage des Hauses Seefahrt in solchem Maße, daß einem Fehlbetrag von 159 Mk. (aus Talern umgerechnet) des Jahres 1820 ein Überschuß von 2709 Mk. im Jahre 1840, ein Überschuß von 3126 Mk. im Jahre 1853 und ein solcher von 24579 Mk. im Jahre 1911 gegenübersteht und das Gesamtvermögen in derselben Zeit von 100098 zu einer Summe von 1271519 Mk anwuchs.

Neben der Versorgung der Armen sieht auch die heutige Seefahrtsgesellschaft ihren Beruf darin, an der Förderung der bremischen Schiffahrtsinteressen, wenn auch nicht wie im 17. Jahrhundert im Geiste engherziger Zunftpolitik, mitzuwirken. Dementsprechend hat sie um 1800 die junge Seefahrtsschule unter ihre Flügel genommen. In diesem Sinne ist auch die Ernennung von Männern, die sich wohl um die Förderung bremischer Schiffahrtsangelegenheiten, wie die Sicherung und den Ausbau der Wasserstraßen, nicht aber um die Armen verdient gemacht haben, zu Ehrenmitgliedern[1] zu verstehen. Vor allem aber besitzt die Seefahrt, um das Interesse für die bremische Schiffahrt nachhaltig in weite Kreise zu tragen, ein Organ in der großen Schaffermahlzeit.

---

[1] Syndikus Schumacher 1870, Baurat Hanckes 1882, Oberbaudirektor Franzius 1896.

b) Gesellige Zusammenkünfte (die Schaffermahlzeit).

In dem System der mittelalterlichen Genossenschaften: der Brüderschaften, Gilden, Innungen und Zünfte, spielen die geselligen Zusammenkünfte eine wichtige Rolle. Besonders die größeren, alle Jahre zu bestimmten Zeiten wiederkehrenden Festlichkeiten, bei denen Essen und Trinken im Vordergrunde stehen, haben eine solche Bedeutung, daß »Gelag«, lateinisch convivium, oft schlechthin die Gilde selbst bezeichnet.

Gelegenheiten zur Abhaltung von Mahlzeiten und Trinkgelagen boten sich häufig. In der Regel schlossen sie sich an ernste Geschäfte an, bei den Zünften z. B. vielfach an die Aufnahme neuer Mitglieder, an die Vorlegung des Meisterstücks, an die Wahl von Zunftmeistern[2]. Ganz allgemein aber war die Sitte, die jährliche Rechnungsablage der vornehmsten Gildebeamten, mit denen oft auch Neuwahlen oder andere wichtige Akte verbunden waren, mit nachfolgendem fröhlichen Trunk und Schmaus zu feiern.

Aus einem solchen Schmaus ist die große Schaffermahlzeit des Hauses Seefahrt, das »Brudermahl der Kaufleute und Schiffer«, hervorgegangen.

Die erste Spur einer regelmäßig wiederholten geselligen Zusammenkunft der Bremer Schiffer enthalten die Artikel von 1545. Wenn die alljährlich abtretenden zwei ältesten Schifferverordneten vor den übrigen ihre Rechnung ablegen, findet ein Gelage statt, dessen Kosten sämtlichen Teilnehmern berechnet werden sollen.

In den Gesetzen von 1565 werden zwei Rechnungslegungen erwähnt: die der kaufmännischen Vorsteher vor den Oberalten und die der Schaffer vor der ganzen Gesellschaft. Von einem Gelage oder einem Schmaus ist keine Rede, doch ist anzunehmen, daß nach der Rechnungsablage der Schaffer, welche an einem nicht näher bezeichneten Tage mittags um 12 Uhr im Hause Seefahrt stattfinden sollte, schon damals ein größeres Essen veranstaltet worden ist. Vermutlich fiel der Tag, wie später, in den Februar, und es folgte kurz darauf die Rechnungsablage

---

[1] So hieß die Schiffergesellschaft in Rostock »Das Schonenfahrergelag«.

[2] Auch die Bremer Kaufmannsgilde hielt alljährlich eine »Kaufmanns Kost« ab, bei der jedes zweite Jahr die Namen der neugewählten Älterleute verkündet wurden. Art. v. 1549, Brem. Jahrb. 18, S. 78.

der Vorsteher, die nach den Gesetzen vor Beendigung des üblichen Winterlagers der Schiffe zu halten war[1]. Schriftliche Nachweise von dem Bestehen der Schaffermahlzeit haben sich erst aus sehr viel späterer Zeit erhalten. Im Jahre 1635 wird am 25. Februar nach einer protokollarischen Notiz ein Verfahren gegen einige Schiffer eröffnet, die sich »in jungster geselschup mit harden ehrenruhrig worden begegnet«, und von denen einer sogar »mit einem beker voll behres in derselvigen gesellschup gesmeten«. In dem anfangs äußerst lückenhaften Protokollbuche macht es erst eine Angabe vom 10. Januar 1654, wonach am 9. Februar »der Schaffer Rechnung eingenommen und bei Schaffer Meiern Bier bestellt werden« soll, zweifelsfrei, daß das im Februar abgehaltene Gelage mit der erst viel später Schaffermahlzeit genannten Festlichkeit identisch ist.

Etwas früher beschäftigt sich aber ein Aktenstück mit derselben Sache, das einen »Beschluß der Vorsteher und Ältesten gegen den Mißbrauch und die hoch auflaufenden Kosten der Mahlzeiten« vom 15. Januar 1640 enthält. Wenn daraus hervorgeht, daß man bereits einen ziemlichen Aufwand trieb und mehrere gesellige Zusammenkünfte auf einander folgen ließ, so beweist das zugleich das längere Bestehen der Einrichtung. Seit der Mitte des Jahrhunderts fangen dann die Sessionsprotokolle an, regelmäßiger über die Schaffer und die von ihnen gegebene Mahlzeit zu berichten.

Nach all diesen Nachrichten kann man sich ein Bild von dem damaligen allgemeinen Hergang machen. Im Januar beriefen Vorsteher und Oberalte die Schaffer in die Session, befragten sie, wann sie mit ihrer Rechnung fertig sein würden, und setzten danach einen Tag im Februar für die Rechnungsablage an. Zugleich wurde bestimmt, wer das Bier brauen, und wann die Prüfung des Bieres erfolgen solle. Die Bierprobe wurde von Vorstehern, Oberalten und Schaffern gewöhnlich Ende Januar abgehalten. An

---

[1] In den Schiffergesellschaften ist der Winter immer die Zeit ihrer großen Zusammenkünfte: in Hamburg der Dreikönigstag, in Emden der Sonntag nach dem 28. Dezember, in Rostock der Fastelabend (1780 der 10. Febr.), in Oldenburg der Neujahrstag, in Lübeck der Donnerstag nach Septuagesimä oder Sexagesimä. Der 22. Februar gilt meist als das Ende des Winterlagers, das Martini begann.

dem verabredeten Tage fand dann nachmittags die Rechnungsablage und darauf die Wahl neuer Schaffer aus den morgens bereits auf das schwarze Brett geschriebenen Kandidaten statt. Am andern Tage folgte das Essen, an dem die ganze Schiffergesellschaft (1716) teilnahm. Im 17. Jahrhundert kommen dafür Bezeichnungen wie: »das große Gastmahl«, »die große Gasterei«, »das große Gastgebot«, auch »das Convivium«, und einmal (1661) »die Schaffersgasterei« vor, im 18. Jahrhundert heißt es gewöhnlich »die große Mahlzeit«, 1716 »der Schaffer Mahlzeit«, 1736 »die große Schaffermahlzeit«, ein Ausdruck, der sich dann in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts einbürgerte. Über die bei dem Mahl aufgetragenen Gerichte gibt es aus dem 17. Jahrhundert keine Nachrichten. Das einzige Getränk, welches damals vorgesetzt wurde, war einheimisches Bier. Es war stark genug, um eine Trunkenheit hervorzurufen, die sich oft in sehr derben Vorgängen und ärgerlichen Auftritten äußerte. 1670 kam es zuerst bei Ablegung der Rechnung und am folgenden Tage beim Gastgebot zu Schlägereien, jedesmal zwischen anderen Personen[1]. Die nächste Session war dann genötigt, die ihr für solche Fälle zustehende Strafgerichtsbarkeit auszuüben. Den Beschluß der Zusammenkünfte bildete der sogenannte dritte Tag, an dem auch die Frauen der Schaffer und Vorsteher teilnahmen[2]. Von der Danksagungsmahlzeit, die später die Vorsteher den Schaffern acht Tage nach der Schaffermahlzeit gaben, enthalten die älteren Quellen noch keine Spur.

Die Beschränkungen, welche 1640 den Schaffern auferlegt wurden, richteten sich nur gegen die Zahl der einzuladenden Fremden. Am Haupttage sollten die Schaffer jeder bloß zwei von

---

[1] Zwei Kapitäne gerieten unter anderem in einen Wortwechsel über die Größe ihrer Schiffe und die Weite ihrer Fahrten, in dessen Verlauf der eine bemerkte, er würde dem andern nicht einmal soviel wie einem »Muschovierfahrer« (Rußlandfahrer) anvertrauen, da er seine Fahrt nur wenig verstünde; worauf der Angegriffene seinem Gegner erwiderte, er traue ihm nicht einmal zu, daß er ein Boot nach Blexen führen könne. Darauf folgte eine Schlägerei, bei der mit Füßen getreten und die Fenster zerschlagen wurden. Andere Fälle bei J. G. Kohl, S. 169 f.

[2] Der Ball am dritten Tage wird später nicht mehr erwähnt, 1833 wurde er für einige Jahre wieder eingeführt, heute schließt er sich abends an die Schaffermahlzeit an.

ihren guten Freunden und am dritten Tage gar keine Fremden, sondern nur die Vorsteher, Ältesten »und deren Frauens« einladen dürfen. Für ein Zuwiderhandeln wurden Geldbußen zugunsten der Armen festgesetzt[1]. Derartige einschränkende Bestimmungen pflegen indessen da, wo ein gewisser Wetteifer in der Entfaltung von Aufwand eingerissen ist, nicht dauernd zu nützen, wie das Schicksal der Luxusverbote aus den verschiedensten Zeiten und bei den verschiedensten Völkern zeigt. Klagen über die erheblichen Kosten, welche die Schaffermahlzeit verursache, ertönten daher nach einigen Jahrzehnten von neuem, und es häuften sich sogar die Fälle, daß Kaufleute der Stadt sich wegen der damit verbundenen Ausgaben weigerten, die auf sie fallende Wahl zum Schaffer anzunehmen, bzw. wenn sie letztere schon angenommen, die Schafferschaft zu halten[2]. Ein Kaufmann, Reinhard Schmidt, der solche Weigerung trotz dringendster Vorstellungen im Jahre 1716 aufrecht erhielt, meinte, am besten sei es, die große Mahlzeit zu beseitigen, weil sie nur zur Last diene und manchen ruiniere. Das wurde nicht aus Geiz gesagt. Die sich weigerten, erklärten sich statt dessen zu Schenkungen an die Armen bereit. Gerade der letztere Fall führte endlich zu einer durchgreifenden Reform. Nachdem man schon im Anfang des Jahres auf Vorstellung der derzeitigen Schaffer die sogenannten »Bündels« abgeschafft, d. h. die Sitte, Backwerk, Früchte u. dgl. in einem Tuche mit nach Hause zu nehmen, wurden am 30. Dezember folgende Beschlüsse gefaßt. Die beiden vollständigen Mahlzeiten, die sich im Laufe der Zeit aus der bei der Bierprobe und der bei der Rechnungsablage dargebotenen Beköstigung entwickelt hatten, sollten fortan nicht mehr stattfinden. Beim Schmeckebier sollte man sich mit Kringeln, Butter und Käse nebst Pfeifen und »Tobak« begnügen, bei der Rechnungsvorlegung war den Schaffern erlaubt, außerdem etwa eine Schüssel Seezunge, Ochsenzunge oder geräuchertes Fleisch zu präsentieren. Auch suchte man den Schaffern die Geschäftsführung zu erleichtern, indem die Hauptkasse der Seefahrt die Verzinsung der Monats- und Bodmereigelder, welche anscheinend

[1] J. G. Kohl, S. 167.

[2] J. G. Kohl, S. 168. Daß auch Bürgermeister und Rat regelmäßig eingeladen wurden und zwar durch die beiden jüngsten Vorsteher, zeigt ein Beschluß von 1661.

zuletzt ganz den Schaffern obgelegen hatte, zum Teil übernahm. Nur bei der großen Mahlzeit sollte es sein Verbleiben haben[1]. Außerdem blieb damals noch die Sitte der »Umschickung des Biers und des Stockfisches« bestehen, d. h. die Übersendung von zubereiteten Proben des für die Schaffermahlzeit bestimmten Biers und Stockfische an die Älterleute der Kaufmannschaft, die acht Tage vorher auf dem Tonnenhofe, dem Mittelpunkte des ihrer Verwaltung unterstehenden Tonnen- und Bakenwesens, eine kleine Rechnungsmahlzeit abhielten[2].

Die Reformen des Jahres 1716 hatten keinen langen Bestand. Schon im Jahre 1733 waren die kleinen Zugaben bei der Bierprobe wieder zu einer Mahlzeit ausgewachsen und die »Schmeckebiermahlzeit« oder »kleine Mahlzeit« erscheint von neuem in den Protokollen neben der großen Mahlzeit. Insbesondere scheinen aber die Einladungen zu der letzteren einen die Kosten recht erheblich vermehrenden Umfang angenommen zu haben. Regte sich nun im Hause Seefahrt selbst das Bedürfnis zu neuen Reformen, so bildete einen besonderen Antrieb dazu noch das unter dem Bürgermeister Mindemann 1755 in Bremen eintretende Streben nach Beschränkung des allgemeinen Aufwandes, wozu als bestes Mittel die Aufhebung aller großen Mahlzeiten, wie sie damals in allen Zünften und Brüderschaften noch üblich waren erschien. Wenn der Senat sogar die große Ratsmahlzeit, die alljährlich am Lätaresonntag nach Verlesung der alten Stadtverfassung veranstaltet wurde, abschaffte, so konnte man von ihm privaten Genossenschaften gegenüber um so weniger Nachsicht erwarten. Um dem von dieser Seite zu erwartenden Angriff zuvorzukommen, wurde im Hause Seefahrt beschlossen, die Schmeckebiermahlzeit und die Umschickung des Bieres ganz zu beseitigen, die Schaffermahlzeit selbst beizubehalten, aber in möglichster Einfachheit und unter starker Beschränkung des Teilnehmerkreises. Nur diejenigen Kaufleute und Schiffer, die schon geschafft hätten oder noch schaffen würden oder auch sich von dieser Verpflichtung losgekauft hätten, nebst dem juristischen Berater des Hauses sollten in Zukunft eingeladen

---

[1] Protokolle des Jahres 1716.

[2] J. G. Kohl, S. 169 f. Der Tonnenhof lag auf dem Werder. Die »Schmeckemahlzeit« wurde später nach dem Schütting verlegt und wird dort heute noch gehalten.

werden. Niemand sei fortan befugt, einen Vetter, Bruder oder sonstigen Anverwandten, der nicht geschafft habe, zu der Mahlzeit zu nötigen. Selbst von der bisher üblich gewesenen Einladung der Ratsherren der Stadt und der Älterleute der Kaufmannschaft wollte man ferner absehen [1].

Trotz dieser Reformen beschloß der Senat auf Antrag des Bürgermeisters Mindemann am 23. Januar 1756, daß die alljährlich im Februar gehaltene große Seefahrtsmahlzeit gänzlich abzuschaffen und die bei der Ablegung der Rechnung stattfindende Bewirtung der dazu erforderlichen Personen auf die Darreichung eines Glases Wein zu beschränken sei. Die Vorstellungen, welche am 27. Januar Deputierte der Seefahrt beim Bürgermeister, dann am 30. Januar die Vorsteher und Schaffer vor den für diese Angelegenheit ernannten Ratskommissarien erhoben, waren vergeblich. An letzterem Tage wiederholte der Senat das Dekret vom 23. Nochmalige Suppliken des Hauses hatten anfangs ebensowenig Erfolg. Erst persönliche Verhandlungen einzelner Vorsteher mit dem Bürgermeister führten einen Umschwung herbei. Am 20. Februar gab der Senat nach und gestattete die versuchsweise Beibehaltung der Mahlzeit mit den 1755 beliebten Einschränkungen, deren strenge Beobachtung nachdrücklich eingeschärft wurde.

In den dem Senat eingereichten Bittschriften des Hauses verdient zunächst die Auffassung, welche die Leiter und Mitglieder der Anstalt von der Seefahrtsmahlzeit haben, eine besondere Beachtung. Man ist der Meinung, daß ohne sie die ganze Anstalt in ihrem Fortbestande bedroht sei. Durch die Ehre, als Schaffer die Mahlzeit zu veranstalten, ließen die reichen Kaufleute, so führte man aus, sich dazu bewegen, auch die mit dem Schafferamt verbundenen Verwaltungsgeschäfte zu führen, und die Schiffer würden durch die Aussicht, an den großen Festmahlen der Gesellschaft teilnehmen zu können, veranlaßt, die mühselige Aufgabe der jährlichen Sammlung unter den Bürgern zu übernehmen. Auch kämen unter den Freuden der Mahlzeit reichlichere Spenden als sonst wohl zustande. Sodann sind einige Einzelheiten bemerkenswert. Das Wort »schaffen« wird entsprechend dem see-

---

[1] Abschrift einer von Vorstehern, Ältesten und Schaffern unterschriebenen Übereinkunft vom 22. Dezember 1755 im Protokollbuche.

männischen Sprachgebrauch als »zu essen geben« erklärt. Als Gerichte, die seit 200 Jahren bei der Mahlzeit üblich seien, werden frisches und geräuchertes Fleisch, Schinken, Sauerkraut, Stockfisch, Karpfen, Käse und Butter bezeichnet. Die Bereitschaft des Senats, für die Rechnungsablage die Darreichung eines Glases Wein zu bewilligen, macht es wahrscheinlich, daß letzteres Getränk bei der Mahlzeit bereits eine Rolle spielte.

Bald nach 1756, mit voller Bestimmtheit nachweisbar 1764, wurde, wie bereits an anderer Stelle berichtet, die Verwaltung der Bodmereikasse von den Schaffern auf den verwaltenden Vorsteher übertragen, so daß erstere von jetzt an keine amtlichen Funktionen mehr hatten, sondern in der Tat nur noch die Veranstalter der Mahlzeit waren. Indessen fand die Ablegung der Bodmereirechnung seitens des Vorstehers alljährlich in Gegenwart der Schaffer am Tage der Wahl neuer Schaffer und kurz vor dem Tage der Schaffermahlzeit statt. Die Abgabe der Bodmereiverwaltung bedeutete eine Entlastung der Schaffer und ist vermutlich geschehen, um durch Verringerung der Mühen und Kosten die Kaufleute geneigter zur Übernahme der Schafferschaft zu machen.

Denn bezüglich des Aufwandes lenkte die Schaffermahlzeit doch bald wieder in die alten Bahnen ein. Hatten die Vorsteher erklärt, es sollten in Zukunft nicht mehr als etwa 40 Personen an dem Essen teilnehmen, so waren doch schon bei der eine Woche nach Aufhebung des Senatsbeschlusses veranstalteten Mahlzeit wieder 56 Teilnehmer zugegen. Und so ging es weiter. In den siebziger Jahren betrug die Anzahl (die von 1756 vermerkt ist) regelmäßig über 60, in den achtziger Jahren über 70, im folgenden Jahrzehnt mehrfach über 80, im Anfange des 19. Jahrhunderts wurde 90 überschritten und 1806 zum ersten Male die Hundert. Hielt man auch an der Vorschrift fest, Bremer, die persönlich nichts mit der Seefahrt zu tun hatten, nicht einzuladen, so nahmen nunmehr in steigendem Maße, wenn auch nicht alljährlich, auswärtige Gäste, die früher wohl nur sehr vereinzelt hinzugezogen waren, an der Mahlzeit teil. 1770 wird ausdrücklich auf die Teilnahme von drei französischen Kaufleuten hingewiesen. 1782 waren sechs fremde Gäste zugegen, 1783: 13, 1784: 7, 1785: 14, 1793 zum ersten Male 20. Zu der wachsenden Zahl von Gästen trat die Wiedereinführung jener früher abgeschafften Mißbräuche. So sah

man sich 1793 veranlaßt, um die immer größer werdenden Kosten der Schaffermahlzeit zu verringern, die »Umschickung des Stockfisches und sogenannten Seefahrtsbieres« die wieder eingerissen war, von neuem zu verbieten und dies als ein »unwandelbares« Gesetz in das sogenannte kleine Buch eintragen und von den Schaffern unterschreiben zu lassen[1]. Drei Jahre später wurde für die Zukunft die Darreichung von Tee und Kaffee bei den Wahlen untersagt und wurden bei der großen Mahlzeit »die ganz überflüssigen und kostbaren Gerichte derer Karpen« abgeschafft[2]. Dieser letztere Beschluß ist 100 Jahre lang respektiert worden. Erst den Schaffern des Jahres 1896 wurde erlaubt, dieses Gericht zur Erinnerung an seine hundertjährige Abschaffung auf der von ihnen zu haltenden Mahlzeit neben dem Stockfisch zu servieren, mit der Bestimmung, daß eine Wiederholung erst in hundert Jahren wieder erfolgen dürfe[3]. Im Hinblick auf die stetig wachsende Gästezahl mag die Abschaffung der Karpfen wohl eine nicht unerhebliche Verringerung der Kosten bewirkt haben.

Leider ist aus den Quellen des 17. und 18. Jahrhunderts nicht zu erkennen, wie sich der Verlauf der Schaffermahlzeit und der übrigen Zusammenkünfte des Hauses Seefahrt im einzelnen gestaltete. Darüber werden wir im 19. Jahrhundert besser unterrichtet, und da das zähe Festhalten am Herkömmlichen ein bezeichnendes Merkmal des Hauses Seefahrt ist, so wird man noch aus späteren Quellen und dem heutigen Hergang die wesentlichsten Züge des alten Brauches entnehmen können.

Das Hauptmerkmal jener altdeutschen Brudermahle, wie sie um 1800 noch in großer Zahl in den deutschen Städten als Rats-, Zunft- und Gildegelage bestanden, ist ein ausgeprägter Formalismus, der zwar seine Wurzel in dem stark entwickelten Formensinn des Mittelalters haben mag, aber in seiner vollen Ausbildung jedenfalls ein Erzeugnis der im 17. und 18. Jahrhundert alle Verhältnisse durchdringenden Verknöcherung ist und seinesgleichen nur noch in dem studentischen Kneipkomment findet.

Da ist in erster Linie der feierliche Aufzug und die strenge

---

[1] Prot. vom 17. Dez. 1793.

[2] Prot. vom 11. Nov. 1796. Das Karpfengericht fehlte also zum ersten Male bei der Mahlzeit von 1797.

[3] Prot. vom 11. Febr. 1896.

Platzordnung. Kaufleute und Schiffer saßen an je einem besonderen Tische, an dem die einzelnen dann wieder nach dem Range und dem Alter verteilt waren. Am Tisch der Kaufleute, der als der vornehmere rechts unter dem Orchester stand, führte der älteste der gewesenen Vorsteher, die ebenso wie die früheren Oberalten das Recht zur Teilnahme an der Schaffermahlzeit lebenslänglich behielten, das Präsidium; ihm folgten die übrigen Vorsteher, die neuerwählten Schaffer und endlich die früheren Schaffer. Den Vorsitz am Tische der Schiffer hatte der älteste inaktive Oberalte mit seinen Kollegen, darauf kamen die fungierenden Oberalten, endlich die Berechtigten aus der Schifferschaft nach der Anciennität ihrer früher gehaltenen Schafferschaft oder, wenn sie noch nicht geschafft hatten, vermutlich nach dem Datum ihrer Bodmereibriefe. Die Ehrengäste waren an der ersten Tafel verteilt. Eine dritte Tafel wurde später in der Mitte aufgestellt, um diejenigen aufzunehmen, die an den übrigen Tischen nicht Platz gefunden hatten. Diese Tischordnung ist, solange das Haus Seefahrt in dem Lokal an der Hutfilterstraße war, beibehalten worden [1]. In dem neuen 1875 bezogenen Hause hat man vor die mittlere etwas vorgezogene Tafel einen Quertisch gestellt, an dem die Vorsteher und vornehmsten Gäste Platz nahmen, während die anschließende Tafel den ältesten kaufmännischen Mitgliedern und neuerwählten Schaffern zugewiesen wurde. An dem Tische rechts davon (im Sinne des Präsidiums) sitzen seitdem die Oberalten, an dem Tische links die 10 ältesten von den 22, die nach § 18 der Gesetze eingeladen werden müssen. Die Gäste, die nicht an die Ehrentafel gesetzt sind, werden an den übrigen Tischen verteilt. Die fungierenden kaufmännischen Schaffer, früher mit der Zahl der Tische übereinstimmend zwei, seit 1855 drei, führen das Kontrepräsidium an den einzelnen Tafeln, wobei ihnen je zwei Schifferschaffer sekundieren.

Ein sehr alter Brauch ist jedenfalls die Eröffnung des Festes durch den verwaltenden Vorsteher mit dem Rufe: »Schaffen, schaffen unnen und baven, unnen und baven schaffen!«, womit die

---

[1] Ein 1820 gefaßter und zunächst ausgeführter Beschluß, die Trennung der beiden Mitgliederklassen nach Tischen aufzuheben, muß wieder in Vergessenheit geraten sein, da das später verfaßte Instruktionsbuch ihn nicht berücksichtigt.

Gäste, die sich in einem Vorzimmer gesammelt haben, noch heute aufgefordert werden, in den Saal zu treten und Platz zu nehmen. Es soll eine Formel sein, mittels der in älterer Zeit die Seeleute auf den Schiffen zum Essen gerufen wurden[1]. Während dieser Spruch einer Anwandlung, ihn 1885 abzuschaffen, glücklich entging, ist die Sitte, daß die Schaffer noch vor der Mahlzeit dreimal auf den Tisch klopfen und, indem sie »rippen, rütteln und regen« verboten, einen »vollen Frieden« auswirken, schon längere Zeit verschollen[2].

Fest bestimmt waren auch Art und Reihenfolge der dargereichten Speisen. 1756 wurden frisches und geräuchertes Fleisch, Sauerkraut mit Schinken, Stockfisch, Karpfen, Käse und Butter als die seit 200 Jahren üblichen Gerichte bezeichnet. Der Karpfen wird wohl noch nicht so lange eingeführt gewesen sein. Nach seiner Abschaffung im Jahre 1796 blieben nur sehr hausbackene Gerichte übrig, die zu Klagen über Luxus jedenfalls keinen Anlaß geben konnten[3]. Auf der Schaffertafel der Lübecker Schiffergesellschaft standen im 18. Jahrhundert Karpfen, Ochsenbraten, Truthühner und Wein. Auch die Rostocker Schiffer tischten bei ihrem Fastnachtsschmaus außer Schinken mit Kohl, geräuchertem Fleisch und Fisch noch Ochsenzunge, Wildbraten und Kalbsbraten nebst Zukost auf[4]. Dagegen zeigt die Zusammensetzung des Neujahrsschmauses der Oldenburger Schiffergesellschaft, bei welchem der Schaffer nicht mehr schaffen durfte als Schinken, Mettwurst, gekochtes Pökelfleisch, Stockfisch, Butter und Käse[5], denselben archaistischen Charakter, wie das Menü der Seefahrtsmahlzeit. Trotz der späteren Hinzufügung von Braunkohl, zweierlei Braten und Dessert hat letzteres diesen auch im wesentlichen noch heute nicht verloren, und so kann die Ursache der beklagten hohen Kosten immer nur in quantitativer Richtung zu suchen gewesen sein. Nur das ehemals allein an der Tafel herrschende Getränk, das heute noch als

---

[1] Vgl. J. G. Kohl, S. 186.

[2] V. Böhmert am Schlusse seiner Besprechung des J. G. Kohlschen Buches im Bremer Jahrbuch Bd. 2 (1866), S. 469 ff.

[3] Hasse, a. a. O., S. 25. Luxusverbote ebenda, S. 26.

[4] Stieda a. a. O., 105.

[5] D. Kohl, Die ältesten Satzungen der oldenburgischen Schiffergesellschaft, S. 5.

»Seefahrtsbier« gebraute Bremer Braunbier, ist später fast völlig durch Rot- und Weißwein verdrängt worden.

Eine Eigentümlichkeit der alten Zeit waren ferner die zahlreichen Trinksprüche, die meist von den Schaffern ausgebracht wurden. Sie begannen mit einer Bewillkommnung der Tischgesellschaft und galten im übrigen den staatlichen Autoritäten des Reichs und der Stadt Bremen, dem Hause Seefahrt und seinen einzelnen Verwaltungsorganen, dem Gedeihen von Schiffahrt und Handel und den anwesenden Fremden. Diese Toaste mußten und müssen noch heute in einer genau vorgeschriebenen Reihenfolge gehalten werden. Das erste, der »freundliche Willkomm«, bei dem noch jetzt die hohen silbernen Willkommpokale paarweise, von den beiden ältesten Vorstehern und Oberalten anfangend, die Tafeln entlang kreisen, ist jedenfalls uralt. An zweiter Stelle trank man im 18. Jahrhundert auf die römische kaiserliche Majestät. Nach der Auflösung des Reiches ließ man diesen Trinkspruch fallen, erneuerte ihn aber 1871 mit Beziehung auf den deutschen Kaiser. Der Toast auf die Herren Älterleute der Kaufmannschaft wurde 1850 nach Verwandlung des Collegium seniorum in die Handelskammer entsprechend geändert. Im selben Jahre führte man einen Spruch auf das Wohl und Gedeihen der neu gegründeten deutschen Kriegsmarine ein, sah sich aber schon 1853 »durch die Macht der Verhältnisse leider veranlaßt«, ihn wieder abzuschaffen. Nach 1871 konnte erfreulicherweise dafür der Toast auf Heer und Flotte eintreten. Gerade auf diesem Gebiete hat also der Gang der allgemeinen Geschichte mehrfach Veränderungen verursacht. Die Zahl der vorgeschriebenen Trinksprüche, unter denen der auf die derzeitigen Schaffer der jüngste ist, beträgt gegenwärtig zwölf[1].

Von sonstigen Förmlichkeiten ist noch bemerkenswert der ebenfalls alte Brauch, bei Tische, und zwar nach dem Toast auf das Haus Seefahrt, eine Blechbüchse zu einer Sammlung von Geldbeiträgen für die Armen des Hauses herumgehen zu lassen, die meist namhafte Erträge abwirft. Auffallend und auch wohl sehr alt ist das Absingen gemeinschaftlicher Lieder während der Tafel, meist im Anschluß an die Trinksprüche.

---

[1] Vorstehendes nach den Protokollen und einem neueren Instruktionsbuche, auch eigenen Wahrnehmungen bei der Schaffermahlzeit. In behaglicher Breite schildert die Mahlzeit J. G. Kohl, S. 178 ff.

Das Tafelgerät des Hauses Seefahrt bestand im 17. und 18. Jahrhundert aus zinnernen Tellern und Schüsseln. Im Jahre 1788[1] wurde beschlosssen, statt der »zinnernen Teller und Fässer«, die bisher auf der Schaffermahlzeit gebraucht worden seien, solche von dem Liverpooler Steingut mit schlichtem Rand zu nehmen[2]. Messer und Gabeln mußten die Schaffer liefern; da aber dadurch viele verschiedene Sorten entstanden waren, plante man schon 1804, die Anschaffung auf Kosten des Hauses einzuführen. Die Bestecke wurden bei den einzelnen Gängen nicht gewechselt. Pfeffer und Salz mußte sich jeder in Tüten aus Gold- bzw. Silberpapier ursprünglich wohl selbst mitbringen.

Zum Trinken war eine ganze Reihe von Silberbechern vorhanden, die einzeln von den Schaffern dreier Jahre gestiftet und mit deren zwölf Wappen oder Hausmarken verziert, auch vielfach vergoldet waren. Sie wurden im Hause Seefahrt unter der Obhut des Hausverwalters aufbewahrt, der dafür und für alles andere, was man ihm anvertraute, eine Kaution (1676: 1000 Rt.) zu stellen hatte. Im Jahre 1701 bestand dieser Silberschatz aus 40 großen und 42 kleinen Bechern, die zusammen nahezu 3000 Lot wogen. Am 6. März dieses Jahres wurden davon 27 große und 10 kleine Becher im Gesamtgewicht von über 1544 Lot mittels eines Einbruchs vom Schützenwall aus gestohlen. Die umfassenden Nachforschungen, die sofort in Bremen sowie in zahlreichen andern Städten angestellt wurden, führten zu keiner andern Ermittlung, als daß die Diebe einer internationalen Bande angehörten[3]. Ihre Spur konnte man bis Hamburg, die zweier jüdischer Hehler bis Altona verfolgen. Von dem gestohlenen Gut erhielt man nichts zurück. Immerhin waren nun noch 45 Becher und einige ganz kleine in der Seefahrt geblieben, darunter auch der größte mit einem Gewicht von 102 Lot. Diese ältere Becherreihe muß, da sie sich nicht erhalten hat und von einem weiteren Diebstahl nichts bekannt ist, eingeschmolzen und zu andern Zwecken verwendet sein, wie das mehrfach, z. B. 1765 bei Gelegenheit des Baues

[1] Prot. vom 6. Mai.

[2] Dies geschah bis 1829. J. G. Kohl, S. 190.

[3] Näheres s. J. G. Kohl, S. 131 ff. Hinsichtlich der Zahl der 1701 vor dem Diebstahl vorrätigen kleinen Becher hat K. das Protokoll nicht richtig verstanden.

neuer Prövenhäuser, vorgekommen ist[1]. Denn schon im Jahre 1862, als J. G. Kohl über diesen Gegenstand schrieb, waren ebenso wie heute nur noch die mit 1704 beginnenden Becher, und zwar von da an in ziemlich lückenloser Reihe, vorhanden. Da nach einem Verzeichnis von 1816 diese Reihe mit dem Jahre 1788 schloß, so hat seitdem die Becherschenkung aufgehört. Vielleicht haben die Schaffer dann zunächst die Aufbringung der Kosten für das 1788 eingeführte Tischservice aus englischem Porzellan übernommen. Der Beschluß der Session 1808, die Geschenke der letzten Schaffer in Tischzeug anzulegen, das bisher von den einzelnen geliefert worden sei, läßt darauf schließen, daß wenigstens zeitweise Geldgeschenke eingetreten sind. Im 19. Jahrhundert hat sich der Brauch, daß die Schiffer Tischgerät, Mobiliar und dergl. stiften, ganz eingebürgert. Die Schaffer der Jahre 1857—1861 wichen davon ab, indem sie sich vereinigten, um dem alten Hause eine Gaseinrichtung für den großen Saal zum Geschenk zu machen[2]. Doch noch 1894 schenkten die Schaffer der Jahre 1884—1893 2900 Mk. zur Anschaffung von Möbeln und Dekorationen für das Sessionszimmer und den kleinen Saal des neuen Hauses. Eine Vermehrung des Silberschatzes erfolgte neuerdings wieder durch die Stiftung zweier Tafelaufsätze. Im Jahre 1896 schenkte der Vorsteher C. Th. Melchers das silberne Schiff, das seitdem bei den Mahlzeiten auf der Ehrentafel prangt, und 1901 überreichte der Protokollführer der 22 Ältesten dem Hause eine Nachbildung des Rotesandleuchtturms für die Tafel der Oberalten.

Als eine noch immer lebensfähige, ja, an Bedeutung wachsende Veranstaltung war die große Schaffermahlzeit des Hauses Seefahrt in das 19. Jahrhundert eingetreten. Da führten die großen Zeitereignisse, die in die engsten Kreise erschütternd eingriffen, ein zeitweises Erlöschen dieser Einrichtung herbei. Nachdem die Teilnehmerzahl im Jahre 1806 zum ersten Male 100 überschritten hatte, wurde im Dezember desselben Jahres, also offenbar unter dem frischen Eindruck der im November von Napoleon verhängten Festlandsperre, beschlossen, mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Zeitläufte die Schaffermahlzeit und ebenso die Danksagungsmahl-

---

[1] J. G. Kohl, S. 130.

[2] Seefahrtsarchiv, Aa. Nr. 3, 1860, 19. Okt.

zeit im folgenden Jahre ausfallen zu lassen. Zwar wurde die Mahlzeit des Jahres 1808 »trotz der kriegerischen Umstände«, wenn auch ohne Zuziehung von Fremden und unter möglichster Verringerung des bisherigen großen Kostenaufwandes gehalten, aber dann folgte von 1809 bis einschließlich 1814 eine längere Pause, in der die traurigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse keinen Gedanken an derartige Festlichkeiten aufkommen ließen. Als aber im Oktober 1814 der Oberalte Gloystein den Antrag stellte, da »unser Bremen wieder zu seiner durch die französische Tyrannei verlorenen Freiheit gelangt sei, und mit ihr Handlung und Schiffahrt wieder aufblühe«, nun die Schaffermahlzeit wieder zu halten, »um die früher bestandene Einigkeit zwischen Kaufleuten und Schiffern wiederherzustellen«, fand er damit allgemeinen Beifall. Die erste Mahlzeit fand 1815 statt und zwar von 28 Bremer Kaufleuten, 22 einheimischen Schiffern, 13 fremden Kaufleuten und zwei fremden Schiffern besucht. »Die gewöhnlichen Gesundheiten«, heißt es im Protokoll, »wurden ausgebracht, und es herrschte ein fröhlicher Ton in der Gesellschaft. Man freute sich herzlich, daß endlich nach einer sechsjährigen Unterbrechung dieser Verein wieder statthabe«. Freilich mußte man die Mahlzeit schon 1816 und dann noch 1818 und 1819 infolge des zwischen dem Hause Seefahrt und der Schifferbrüderschaft entstandenen gespannten Verhältnisses wieder ausfallen lassen. Nach Wiederherstellung des Friedens in der Schifferschaft aber ist seit 1820 die Schaffermahlzeit in ununterbrochener Reihenfolge, mit alleiniger Ausnahme des Jahres 1875, in dem die Übersiedelung in das neue Haus erfolgte, abgehalten worden[1].

In die Verfassung des Jahres 1819 wurde ein besonderer Paragraph über die Schaffermahlzeit aufgenommen. Die Senats-

[1] In Lübeck ist die entsprechende Festlichkeit der Schiffer, mit mehrfachen Unterbrechungen im 18. Jahrhundert und in der Franzosenzeit, bis 1867 erhalten geblieben (Hasse, a. a. O., S. 28). In Hamburg hat sie die französische Zeit nicht überlebt. Auch in Rostock hat sich das Gelage, obwohl hier wie in Lübeck die Gesellschaft selbst noch besteht, nicht erhalten (soviel aus Stieda zu ersehen). Eine Lauenburger Flußschiffer brüderschaft, die 1935 angeblich 800 Jahre alt sein wird, feiert noch alljährlich im Januar ihre »Schifferhöge«. Die Oldenburger Schiffergesellschaft veranstaltete bis vor etwa einem Jahrzehnt noch im Februar einen Ball.

kommission glaubte es in ihrem Bericht rechtfertigen zu müssen, daß in den Gesetzen einer Stiftung Vorschriften über eine Mahlzeit erlassen würden. Die Beibehaltung der letzteren begründete sie mit der werbenden Kraft, welche die Schaffermahlzeit zugunsten des Säckels der Anstalt daheim wie im Ausland entfaltete, und erklärte es für zweckmäßig, ihrer auch in den Gesetzen zu gedenken, damit die den Aufwand beschränkenden Bestimmungen desto besser gehalten würden. Der betreffende Paragraph in den neuen Gesetzen nennt sie eine einfache altdeutsche Mahlzeit, die unter dem Namen der großen Schafferschaft alljährlich im Februar auf Kosten von zwei Schaffern aus der Kaufmannschaft und zwei Schaffern aus der Schifferschaft gehalten werde. Die Ordnung und Einrichtung wird den Vorstehern und Oberalten überlassen, die namentlich auf möglichste Einschränkung zu sehen haben. Die Kosten dürfen für jeden Schaffer »aus den Mitgliedern der Seefahrt«, d. h, den Schiffern, nicht über 50 Taler betragen. Gegen Erlegung von 50 Talern können letztere auch von der Schafferschaft befreit werden; wer beides verweigert, verliert das Anrecht auf die Wahl zum Oberalten usw. Auch die Danksagungsmahlzeit wird ausdrücklich erwähnt. Eingeladen zur Schaffermahlzeit sollten alle werden, welche diese Mahlzeit früher gegeben hätten und nicht durch bürgerliche Verhältnisse davon zurückgehalten würden. Letzteres bezog sich auf Fälle von eingetretener Insolvenz, welche schon nach dem früheren, 1795 zum Gesetz erhobenen Herkommen den Ausschluß von der Mahlzeit herbeigeführt hatte. Doch faßte man schon 1821 den Beschluß, von der strengen Observanz, Insolvente nicht zur großen Schafferschaft einzuladen, abzuweichen, wenn auf dem betreffenden keine seine bürgerliche Ehre befleckende Schuld hafte. Dagegen führte man 1823 den Ausschluß ein für alle Empfänger der Wohltaten des Hauses, weil sie als aktive Mitglieder des Hauses nicht mehr angesehen werden könnten. In dem Gesetze von 1841 (§ 3, Abs. 2) aber wurde auch der Ausschluß der Insolventen in ganz bestimmter Form wiederholt. Zugleich fand damals die Bestimmung Eingang, daß außer den ohnehin Berechtigten auch die zehn Ältesten von denjenigen in Bremen gerade anwesenden Schiffern eingeladen werden sollten, die noch nicht geschafft hätten oder zu künftigen Schaffern schon erwählt seien. Die späteren Gesetze enthalten bezüglich der

Schaffermahlzeit keine Neuerungen, abgesehen von den uns bereits bekannten Veränderungen in der Zahl der Schaffer.

Tritt die Bedeutung der Schaffermahlzeit für das Haus Seefahrt in der statutarischen Anerkennung und Regelung dieser Einrichtung klar hervor, so sorgte die im Laufe des 19. Jahrhunderts stets wachsende Teilnahme auswärtiger Gäste für ihr Bekanntwerden in immer weiteren Kreisen. Von 20 fremden Kaufleuten und Schiffern im Jahre 1820 stieg die Zahl der Fremden auf 82 im Jahre 1848, hielt sich dann eine Zeitlang auf der Höhe zwischen 60 und 80, um in den letzten Jahrzehnten 100 weit zu überschreiten. Dem entsprechend und infolge der Vermehrung der Mitgliederzahl erreichte die Zahl der Gesamtteilnehmer, von 76 im Jahre 1820 aufsteigend, in 1833 (bei der Einweihung des neuen Saales) 106, und ließ ebenfalls gegen Ende des Jahrhunderts die Zahl 200 bedeutend hinter sich. Auch der Kreis, aus dem die Gäste entnommen werden, hat sich ständig vergrößert. Waren es anfangs nur fremde Großkaufleute und Seekapitäne oder hervorragende zufällig in Bremen anwesende Fremde, die man einlud, so erstreckten sich später die Einladungen auch auf die Spitzen von Reichs- und auswärtigen Landesbehörden, auf höhere Offiziere und Beamte des Heeres und der Marine und schließlich sogar auf fürstliche Persönlichkeiten. Von den letzteren war als erster Prinz Albrecht von Preußen im Jahre 1876 bei der Eröffnungsmahlzeit im neuen Hause an der Lützowerstraße anwesend. 1893 war Prinz Heinrich von Preußen zugegen, 1897 der damalige Erbgroßherzog Friedrich August von Oldenburg, 1911 der Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg, Regent von Braunschweig. Im Jahre 1899 ist sogar ein Erscheinen Kaiser Wilhelms II. in Frage gekommen. Der Kaiser hatte sich, wie der verwaltende Vorsteher H. H. Meier berichtete, wiederholt nach den Verhältnissen des Hauses erkundigt, und Meier war bereits vom kaiserlichen Oberhofmarschall verständigt worden, wenn auch an eine Einladung Seiner Kaiserlichen Majestät nicht gedacht werden könne, so sei es doch nicht ausgeschlossen, daß der Kaiser sich gelegentlich seiner Rückkehr von der Rekrutenvereidigung in Wilhelmshaven, wenn das Datum der Mahlzeit günstig falle, zu einem Besuch anmelde[1]. Gekommen ist es dann dazu freilich nicht. Nur Bremen

[1] Sessionsprotokoll vom 19. Januar 1899.

und seine politischen Behörden sind von der Erweiterung des Gästekreises unberührt geblieben. Die seit 1756 befolgte Gewohnheit, den Senat und die bremischen Beamten, überhaupt die ortsansässigen Bremer, soweit sie nicht als Mitglieder des Hauses Seefahrt dazu berechtigt sind, bei den Einladungen zur Schaffermahlzeit nicht zu berücksichtigen, ist bis heute streng innegehalten worden.

Über die sonstigen Zusammenkünfte im Hause Seefahrt ist nur wenig zu bemerken.

Die 1755 abgeschaffte Schmeckebiermahlzeit hat man offiziell nicht wieder eingeführt. Das bei Gelegenheit der Weinprobe vor der Schaffermahlzeit veranstaltete Essen, an dem aber nur die kaufmännischen Schaffer teilnehmen, dürfte als ihre Fortsetzung angesehen werden. Die Gesetze tun ihrer aber keine Erwähnung. Dagegen ist die Danksagungsmahlzeit auch in den neueren Gesetzen als obligatorische Einrichtung anerkannt worden. Der verwaltende Vorsteher gibt sie den Schaffern des laufenden Jahres und denjenigen, welche im letzten und laufenden Jahre die Sammlung abgehalten. Eingeladen werden dazu nur Vorsteher und Oberalte, die aktiven sowohl wie die inaktiven, der Hausverwalter und einige Geistliche. Die Art der Bewirtung ist dem Vorsteher überlassen, doch soll er Aufwand vermeiden. Eine 1819 dafür ausgesetzte Summe von 30 Talern wurde 1855 gestrichen[1]. Auch für diese Mahlzeit sind bestimmte Trinksprüche vorgeschrieben. Eine Bewirtung mit Getränken, Tabak oder Zigarren u. dgl. findet auch bei manchen geschäftlichen Zusammenkünften statt, so bei der Rechnungsablage vor den 22 Ältesten und in der Generalversammlung, in der die Rechnung noch einmal vorgelegt und die Schaffer für das drittfolgende Jahr gewählt werden. Für diese Gelegenheit gibt es ebenfalls eine bestimmte Toastfolge. Für eine nach der Schaffermahlzeit stattfindende Morgensitzung, in der über Gabenbewilligungen beschlossen wird, ist die Bewirtung mit Südweinen und dem »Seefahrtskuchen« vorgeschrieben[2].

In all diesen Bestimmungen und Gebräuchen offenbart sich noch immer der formalistische Geist einer mittelalterlichen Korporation.

---

[1] Instruktionsbuch. Seefahrtsarchiv.

[2] Instruktionsbuch. Über den Kuchen vgl. J. G. Kohl, S. 182.

Den Teilnehmern an der Schaffermahlzeit tritt der altertümliche Charakter des Gelages alsbald in mancherlei Einzelheiten entgegen. So alt aber die Formen sind, der Geist, der sie belebt, ist neuzeitlich. Aus der ganzen Zusammensetzung der Gesellschaft, aus den Reden der Schaffer und der Gäste spricht das neue, in überseeischen Beziehungen und maritimer Rüstung gegen die Zeit vor hundert Jahren so mächtig erstarkte Deutschland. Darum wird kein Gedanke in den Trinksprüchen häufiger variiert als der, daß die in dem Wahlspruche des Hauses: Navigare necesse est, vivere non est necesse! liegende Mahnung heute nicht der Stadt Bremen und ihrem Schifferstande allein, sondern dem deutschen Volke in seiner Gesamtheit gelte. So ist die große Mahlzeit des Hauses Seefahrt ein von nationalem Geiste durchwehtes Fest geworden, an dem sich eine ganze Reihe von Trägern unserer jetzigen Entwicklung in alljährlich wechselnder Gruppierung beteiligt. Die Anwesenheit des Grafen Zeppelin bei der diesjährigen Mahlzeit war dessen ein neues Zeichen.

Die Gesamtentwicklung des Hauses Seefahrt stellt sich in ihren Hauptmomenten folgendermaßen dar. Eine Schiffergesellschaft, die »gemeine Seefahrt«, stiftet im Jahre 1545 einen Armenunterstützungsfonds, die »arme Seefahrt«. Erst 1561 wird die Verwaltung des Fonds in einem Hause untergebracht, das der Schiffergesellschaft zugleich in anderen Angelegenheiten als räumlicher Mittelpunkt dient. Von jetzt an gibt es ein »Haus Seefahrt«. Neue Gesetze stellen um 1565 die Armeneinrichtung unter die Aufsicht kaufmännischer Patrone der Schiffer. Die Oberalten und 22 Ältesten bleiben aber als Organe an der Spitze der Schifferschaft selbst. Im 17. Jahrhundert bildet das Haus den Mittelpunkt aller Bestrebungen zur Förderung der Interessen des bremischen Schifferstandes; seine Verwendung als Armengasthaus ist Jahrhunderte hindurch gering. Nach vorübergehender Gefährdung des Hauses in der französischen Zeit erhalten die Gesetze 1819 eine neue Fassung, der viele weitere Revisionen folgen, bis die Verfassung, unter Wahrung des alten Grundbestandes der Gesetze, den neuen sich herausbildenden Verhältnissen genügend angepaßt ist. Das Bewußtsein, daß die Seefahrtsgesellschaft eigentlich eine unter kaufmännischem Protektorat stehende Schiffergesellschaft ist, geht verloren, indem seit 1841 auch die kaufmännischen Schaffer als

Mitglieder bezeichnet werden. Anderseits muß die Beschränkung des Rechts der Mitgliedschaft auf Kapitäne bremischer Nationalität, die auf bremischen Schiffen fahren, unter dem Einfluß der Reichsgesetzgebung aufgegeben werden. Gleichzeitig gestaltet sich die Schaffermahlzeit zu einer glänzenden, dem Hause Seefahrt die Sympathien einflußreicher Kreise vermittelnden Einrichtung.

Es wäre interessant, diese Entwicklung einmal mit der Geschichte anderer genossenschaftlicher Bildungen des niederdeutschen Schifferstandes innerhalb des Rahmens einer größeren Arbeit zu vergleichen.

II.

Der Untergang der hansischen Vormachtstellung in der Ostsee (1531—1544)[1].

Von

Rudolf Häpke.

Inhalt: Lübeck und die Hansegeschichte. — Traveweg und Sundstraße. — Die Holländer und ihre Bekämpfung. — Christians II. Expedition (1531). — Der Stapelvertrag von Kopenhagen (1532). — Die letzte Fehde (1533). — Die Wirren in Lübeck und Dänemark (1534—36). — Der Speirer Friede (1544). — Die neue Machtverteilung in der Ostsee.

Noch ehe es eine ernstzunehmende wissenschaftliche Hansegeschichte gab, hat Justus Möser die Frage nach ihrem Inhalt aufgeworfen und zugunsten ihrer handelsgeschichtlichen Seite nicht ohne Seitenhieb auf die Historiker seiner Zeit beantwortet. »Unsere Gelehrten«, so erklärt er in den »Gedanken über den Verfall der Handlung in den Landstädten«[2], »beschreiben uns die hansischen Kriege, aber nicht den Geist der damaligen Handlung. Leben und Taten eines Lübeckischen Bürgermeisters sind ihnen so wichtige Gegenstände, daß sie die Torheit einer handelnden Kompagnie, die in das Eroberungssystem verfällt, nicht einmal ahnden.« Wir werden mit Möser nicht rechten, wenn er sich die Hanse als eine

[1] Der Vortrag, gehalten am 8. März 1911 in der Historischen Gesellschaft zu Berlin, kommt hier in etwas erweiterter Form zum Abdruck. Das Aktenmaterial, auf dem sich die Schilderung der Verhältnisse von 1531—44 aufbaut, entstammt, namentlich soweit die Niederlande in Frage kommen, meiner im Druck befindlichen Publikation »Niederländische Akten und Urkunden zur deutschen Seegeschichte« (hier als NA angeführt).

[2] Patriotische Phantasien, Berlin 1778, Bd. I, S. 12.

»handelnde Kompagnie« denkt oder sie doch damit in Parallele stellt; wir werden ihm auch nicht die irrige Anschauung von dem »Eroberungssystem« vorhalten. Trotz der Schlacken, die Mösers Worten anhaften, sind sie gewichtig und geistvoll genug, um sie auf ihre Berechtigung hin anzusehen. Wenn er bei den Autoren seines Jahrhunderts vergeblich nach dem »Geist der damaligen Handlung« suchte, so hatte er allerdings das gute Recht, ihnen aus dem Mangel an Verständnis für die kommerziellen Grundlagen der Hanse einen Vorwurf zu machen. Wer an die Geschichte der Hanse, der Schutzorganisation des norddeutschen Handels vom 14.—16. Jahrhundert, herantritt, hat die Pflicht, sich mit den Lebensbedingungen, der Verfassung und den Eigentümlichkeiten dieses Handels vertraut zu machen und somit dem »Geist der Handlung« nachzugehen. Das politische Tun und Lassen des Städtebundes reguliert sich nach den Bedürfnissen des Verkehrs, wie sie die Hanse versteht. Sie geben die Anregungen zum gemeinsamen Handeln der Städte, und wenn die kommerziellen Zwecke auch nicht das einzige Bindemittel waren, das den Bund zusammenhielt, so sind sie doch immer von seinen Mitgliedern in die erste Linie gerückt worden. In diesem Sinne deckt sich daher Hansegeschichte mit der Verkehrsgeschichte der niederdeutschen Städte von der Südersee bis zum Finnischen Meerbusen. Etwas anderes aber ist es, wenn man die politische Machtentfaltung, welche die Hanse zum Schutz ihrer Stellung für nötig erachtete, ins Auge faßt. So oft das Ausland die Hanse in seine Berechnungen zog, machte sich die unbestimmte Vorstellung von einem Bunde der 70, 72 oder 77 Städte geltend, dem man, eben weil man von ihm kaum etwas wußte, leicht besonders große und geheimnisvolle Macht zutraute. Beim Lichte der Geschichte und vom machtpolitischen Standpunkt besehen, schrumpft jene Zahl erheblich zusammen. Als die vorwärtstreibenden Elemente im Bunde, die mit durchgreifenden Aktionen handelspolitischer, auch kriegerischer Art bei der Hand sind, erscheinen Lübeck und seine Gefolgschaft, die »wendischen Städte« von Hamburg bis Stralsund. Die übrigen Gemeinwesen schließen sich an oder versagen ihre Mitwirkung je nach den Aufgaben und Interessen der Zeitlage. Insofern erhalten »Leben und Taten eines lübeckischen Bürgermeisters« trotz Möser besondere Bedeutung. Wer den Wandlungen hansischer Politik nachgehen will, muß

Lübecks Geschichte in den Mittelpunkt seiner Betrachtung stellen. Das gilt insbesondere für die Kämpfe und Krisen der dreißiger Jahre des 16. Jahrhunderts, die zu den entscheidenden, der Hanse ungünstigen Machtverschiebungen in den baltischen Gebieten führten. Lübeck hat seine letzten Fehden um die Ostsee allein, von Hansestädten mehr angefeindet als unterstützt, ausgefochten. Lübecks Gegner haben sich der Hanse zu Erreichung ihrer den lübischen Interessen entgegengesetzten Ziele bedienen wollen, und ein Hansetag hat seine Autorität gegen die Partei in Lübeck geltend gemacht, die am rücksichtslosesten für die maritimen Ziele der Stadt eingetreten war. Aber wenn auch die übrigen Bundesglieder in ihrer Mehrzahl mürrisch zur Seite oder in direktem Gegensatz zur Bundeshauptstadt stehen, so treffen die Schläge, die Lübeck erleidet, doch ebenso die gesamte Hanse. Durch die mittelbaren, aber darum nicht minder unausbleiblichen Folgen für Zusammenhalt und Geltung der Gesamtheit wird die Geschichte der lübischen Kämpfe von 1531—1544 hansisches Gemeingut.

Der Umschwung in den politischen Machtverhältnissen des Ostens geht letzten Endes zurück auf Verschiebungen und Strebungen im lübisch-hansischen Handelsleben. Sein Rückgrat war, wie bekannt, jener ostwestliche Handelszug, der den baltischen rohstoffreichen Osten mit dem gewerbetreibenden Westen Europas verband. Die westrussischen Handelsstädte einerseits, die südniederländischen Völkermärkte anderseits bezeichnen Anfangs- und Endpunkte, Lübeck ist die Zentrale dieses Verkehrs. Die Stadt ist die Sammelstelle für die russischen Standardwaren und andere hochwertige Stückgüter ostbaltischen Ursprungs, die sie auf den Landstraßen, die zur Elbe führen, nach Westen weitergibt; für die Retouren des Westens ist sie dementsprechend der Verteilungspunkt, von dem aus die baltischen Gebiete versorgt werden. Wir werden Lübecks Verhältnis zu dieser Handelsbewegung als »Travestapel« bezeichnen können; bestand doch seine beherrschende Stellung im Angelpunkt des westöstlichen Warenaustausches so lange, als die baltischen Waren nach der Trave dirigiert wurden und die Rimessen nach dem Landtransport dort dem Seeschiff übergeben wurden. Ein Stapel in der Bedeutung des Wortes als Verkaufsort war Lübeck in der Tat für die »Stapelwaren«[1] des

[1] Daß die Waren des westöstlichen Handelszuges nicht von ihrem

Ostens und Westens. Die einzelnen Glieder der kommerziellen Kette von Brügge bis Nowgorod hatte nämlich die lübische Kaufmannschaft in Händen. Der lübische Kaufmann, sein Geschäftsfreund oder sein Angestellter sandten die Waren von den einzelnen Stationen des Handelsweges einander zu, betrieben Einkauf und Verkauf bei Vlamen und Russen und besorgten den Land- und Wassertransport auf den betreffenden Wegstrecken. In Lübeck selbst hatte sich eine Arbeitsteilung herausgebildet, die den einzelnen Interessentenkreisen, in welche die Kaufmannschaft zerfiel, Beteiligung ermöglichte und die dem Nowgorodfahrer den baltischen Verkehrsabschnitt, dem Flandernfahrer die Geschäfte im Westen zuwies. Beide Gruppen standen im Warenaustausch miteinander[1]. So war Lübeck nicht nur Durchgangspunkt, sondern auch Zwischenmarkt, wo die Ware den Eigentümer wechselte. Unter allen Umständen mußte diese Sachlage der Stadt zu verdienen geben. Die Eigenschaft als Umschlagsplatz, wo Land- und Seetransport sich ablösten, hätte auch in unserer heutigen Zeit, deren Tendenzen entbehrlichen Zwischenstationen im Handel wenig günstig sind, für Kommissionshäuser, Spediteure und Reedereien Prozente abgeworfen; ebenso brachte sie in der Vergangenheit Geld unter die Leute. Noch wichtiger war, daß der Zwischenmarkt nicht wie in Brügge und Antwerpen durch die fremden Händlerschaften sein Gepräge erhielt, sondern daß die Lübecker hier wie auf der ganzen Strecke von Westrußland bis Flandern und Brabant unter sich waren. Würden wir statistisch über den Umfang der über den Travestapel verführten Warenmengen näher unterrichtet sein, wir würden wahrscheinlich staunen über die nach heutigen Begriffen geringen Quantitäten; die Warenwerte dagegen, für die uns einige Zahlen zu Gebote stehen[2], dürften

---

Besitzwechsel in Lübeck, dem Zwischenmarkt, sondern von ihrem Vertrieb in Brügge, dem Endpunkt des Verkehrsstranges, den Namen Stapelwaren führen, tut der Verwendbarkeit des Wortes an dieser Stelle keinen Abbruch. Sind es doch dieselben Artikel.

[1] Vgl. auch Hans Nirrnheim, Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369, Hamburg 1910, S. XXII.

[2] Vgl. O. Wendt, Lübecks Schiffs- und Warenverkehr in den Jahren 1368 und 1369 in tabellarischer Übersicht auf Grund der Lübecker Pfundzollbücher, Lübeck 1902, Tab. IIa 3 und 1. 1368 werden über Oldesloe, also mit Benutzung des Landabschnitts des Stapelwegs Waren im Werte

hoch zu veranschlagen sein. Die Stapelwaren wie Pelze, Tuche und Drogen vertrugen den hohen Preisaufschlag, den die lübische Zwischenhand, der Besitzwechsel an der Trave, das mehrfache Umladen und der Landtransport mit sich brachten. Ihr hoher Wert ermöglichte aber auch den beteiligten Kaufleuten, auch bei kleineren Warenpartien beträchtliche Gewinne zu erzielen.

Die lübische Mittlerstellung ist von zwei Seiten her, von Osten und Westen, bedroht worden. Die ostbaltischen Städte, die livländischen Gemeinwesen und Danzig, nahmen den Handel mit ihrem Hinterland vorwiegend selbst in die Hand. Nicht die Lübecker, sondern die Livländer und Danziger bekamen die Stapelwaren aus erster Hand von Russen und Litthauern. Wenn sie die Stapelartikel nach wie vor über Lübeck nach den Niederlanden sandten, so war der Travestapel noch nicht eigentlich gefährdet. Aber die Möglichkeit, die Stapelstraße auf einem Beiweg durch »Umfuhr« zu umgehen, die bei den handelspolitischen Stapelkämpfen so oft eine Rolle gespielt hat, bestand auch hier. Die dänischen Wasserstraßen stellten ja eine direkte Verbindung zwischen Ost- und Westsee her. Sobald die Fahrt durch den Sund, die wegen Kattegat und Skagerrak ihre Gefahren hatte, zu einer so eingefahrenen Schiffahrtstraße geworden war, daß man ihr nicht nur die billigen Massengüter, sondern auch die wertvollen Stapelwaren anvertrauen konnte, war das Monopol des Travewegs in Mitleidenschaft gezogen. Die Möglichkeit, die Sundstraße gegen den bisher benutzten, teuren und umständlichen Handelsweg auszuspielen, gab der ostbaltischen Kaufmannschaft gegenüber der lübischen Gewinnchancen und Einfluß auf die Preisbildung an die Hand, die früher Lübeck besessen hatte.

---

von 136 443¼ Mk. nach Lübeck eingeführt. Es ist mehr als die Hälfte des Werts der erkennbaren Gesamteinfuhr von 219 619¼ Mk. und etwa ein Drittel des gesamten Außenhandels. Über dessen verschiedene Bemessung vgl. Wendt S. 31. Die Parallele hat allerdings das schwerwiegende Bedenken gegen sich, daß alles Gut, das über Oldesloe einkam, erst in Lübeck verzollt wurde, während sonst meistens in den Abgangshäfen gezahlt wurde. Jedoch steht die Ausfuhr über Oldesloe während der Jahre 1368—69 an Wert nur der Schonenfahrt nach, während sie die nach Danzig übertrifft. Auch die Quoten von Wachs (9375 ℔) und Werk (7797½ ℔) bei Nirrnheim a. a. O. S. LV kennzeichnen die Tatsache, auf die es uns hier allein ankommt, nämlich die hohen Werte der Stapelwaren.

Den direkten Seeweg nach Westeuropa aus eigener Kraft völlig auszunutzen, waren die Städte am Ostrande der Ostsee jedoch nicht imstande. Nur Danzig besaß bedeutende Schiffahrt, Livland ging sie notorisch ab. So nahm man die maritimen Kräfte eines fremden, nichthansischen Handelsvolks, der Holländer, zu Hilfe. Erst im 14. Jahrhundert, als im städtereichen Holland sich Exportgewerbe, Brauerei und Tucherei, entwickelten, ist der holländische Ostseehandel in Gang gekommen. Es handelte sich zunächst um die Einfuhr von Getreide und Holz für den Bedarf der städtischen Bevölkerung im korn- und waldarmen Lande und um den Vertrieb der holländischen Gewebe im Osten. Hinzu kamen die Gegenstände des holländischen Zwischenhandels, voran das westfranzösische Salz, später auch der Nordseehering. Was den Holländer vor dem reichen Flandrer und Brabanter des ausgehenden Mittelalters auszeichnete, war sein Eigenhandel in der Fremde, betrieben auf den Schiffen des eigenen Landes. Einmal, vielleicht auch schon zweimal im Jahr[1] erscheinen in Danzig und auf den livländischen Reeden holländische Flotten mit Salz oder in Ballast; sie nehmen die baltischen Schwergüter und was Danziger und Livländer an Stückgütern noch bei ihnen verfrachten, durch den Sund mit heim. So besteht eine Interessengemeinschaft zwischen dem nichthansischen, holländischen Seefahrer und der Kaufmannschaft der ostbaltischen Hansestädte. Der Travestapel Lübecks wird in weitem Bogen umfahren. Lag in dieser kommerziellen Konstellation bereits reichlich Stoff zu handelspolitischen Konflikten, so vermehrten ihn noch die Verhältnisse im holländischen Schwergutverkehr, im besonderen im Getreide- und Salzhandel. Er wandte sich nämlich nicht nur an die Bürgerschaften der baltischen Städte, sondern auch an die übrigen Stände, an Fürsten und Prälaten, Ritter und Bauern in den Randländern der Ostsee. Sogleich trat der Gegensatz zwischen dem platten Lande

[1] NA n. 178 S. 200: La cause est que tout le proffit et augmentacion du royaulme de Polone et de ladite ville de Danzwic gist en ce que les Hollandois viennent tous les ans une fois ou deux à Danzwic avec deux ou trois cens navieres, pour achater et lever en quatorze jours tout le bled, qu'il se treuve en ladite ville de Danzwich. Folgt die unten angeführte Quellenstelle über den Handel des Adels; vgl. dort über den Gewährsmann und die Zeit, die er im Auge hat.

und den Städten, die alle kaufmännische Hantierung als ihr ausschließliches Recht betrachteten, in die Erscheinung. Wie bei den Stapelartikeln, so handelte es sich auch hier um den Kampf um den Kunden. In beiden Fällen waren die bisherigen einzigen Abnehmer, dort die Lübecker, hier mehr im allgemeinen die Getreide ausführenden Städte — nicht zuletzt die mecklenburgischen und pommerschen Orte — durch die Neuankömmlinge in ihrem alten Besitzstande bedroht. Würden sie ihn behaupten können?

Jede Politik, die dem Handel dienstbar ist, erschöpft sich in der Wahrnehmung der Interessen des einheimischen Kaufmanns im Ausland oder des Markts daheim. Die mittelalterlichen Städte haben der ersten Aufgabe durch Erwerb auswärtiger Privilegien, der zweiten durch Ausgestaltung ihrer Eigenschaft als Stapelplatz gerecht zu werden versucht. Es ist bekannt, mit welcher Zähigkeit sie ihre Gerechtsame bis in die neueren Jahrhunderte verteidigt haben. Für Lübeck bedeutete der Traveweg eine Kombination von Stapel und Eigenhandel im Ausland. Um so energischer mußte es dafür einstehen. Daß Lübeck sich auch sonst ins Mittel legte, wenn eine hansische Zwischenhand infolge der holländischen Invasion ausgeschaltet wurde, lag nahe. Auch lassen sich noch eine ganze Reihe lübischer Erwerbszweige namhaft machen, die wie die Baienfahrt und der Handel in Bergen, der Vertrieb von Aalborger und Schonenschem Hering, die Ausfuhr von Bier und Lüneburger Salz und endlich wie Reederei und Schiffahrt früher oder später, mehr oder minder den Druck holländischen Wettbewerbs erfuhren.

So ist es denn nicht zu verwundern, wenn die lübische Handelspolitik ihre Spitze gegen die Holländer richtet. Während des 15. und der ersten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts hat sie in dauernder Abwehrstellung gegen sie gestanden. Andere Städte haben ihre wirklichen und vermeintlichen Stapelrechte mit endlosen Prozessen, Zwistigkeiten und Katzbalgereien vor den Toren durchkämpfen müssen, Lübeck konnte für die Aufrechterhaltung des bisherigen Zustands im Ostseebecken seine ganze nordeuropäische Stellung einsetzen und so einen handelspolitischen Kampf großen Stils durchfechten. Es werden auf den Hanseversammlungen Beschlüsse gefaßt, die ebensoviel Fußfesseln für den holländischen Ostseeverkehr bedeuten. Das hansische Kontor in Brügge, die Stadt Brügge und ihr Landesherr, der ja seit Philipp dem Guten auch Graf von

Holland ist, werden, wenn irgend angängig zur Wahrung der hergebrachten Handelsverhältnisse aufgeboten und damit auch gegen die Holländer benutzt. Besonders nahe lag es, die Holländer an der verwundbarsten Stelle zu treffen, und ihnen das wichtigste Werkzeug ihres Ostseehandels, ihre Handelsflotten, zu nehmen. In den vier Seekriegen, die wir von 1422—1534 zählen, war die holländische Flotte Gegenstand des lübisch-hansischen Angriffs. Nirgends konnte sie solche Hemmungen erfahren wie bei der Passage der dänischen Meerengen. Am Sunde konnten nicht nur die kapernden Auslieger während der Kriegszeit mit der größten Aussicht auf Erfolg operieren; hier konnte auch ein handelspolitisches Stauwehr errichtet werden, das auf die Dauer die Frequenz der Sundstraße regulierte. Dazu bedurfte es freilich eines Machtworts von Seiten Dänemarks, das ja durch seinen Schonenschen Besitz bis 1658 beide Ufer des Sundes innehatte. Bei den dänischen Königen macht denn auch Lübeck seinen Einfluß geltend, um die Limitierung des holländischen Sundverkehrs durchzusetzen, und ebenso lassen die Holländer hier ihre Gegenminen springen. So kommt es, daß von Anbeginn an — 1422 wird es zuerst deutlich — die holländisch-baltische Frage mit der hansisch-dänischen Geschichte unlösbar verknüpft ist und daß die Gestalt des Dänenkönigs Christian II. die ersten Szenen des letzten Akts im holländisch-lübischen Konkurrenzkampf beherrscht, die zur Peripetie der hansischen Machtstellung in der Ostsee hinüberleiten.

Christians II. Vertreibung aus seinen Reichen im Jahre 1523 hatte Lübeck noch einmal auf den Gipfel des Erfolges hinaufgehoben. Die Stadt hatte, wie der bekannte Spruch will, zwei Könige — Christians II. Gegenspieler Friedrich I. von Holstein und Gustav Wasa — gemacht und einen, eben Christian II., vertrieben. Mit Christians Versuch, im Herbst 1531 Dänemark wieder zu erobern, wird die Betrachtung der Ereignisse, die Lübeck nach kurzem Aufstieg dauernd von seiner Machthöhe stürzten, einzusetzen haben.

Im September 1531 rückte Christian II. an der Spitze eines Heerhaufens von etwa 3—4000 Mann in Holland ein. Als sein eigner Condottiere gedachte er von den holländischen Städten und ihrem Landesherrn, seinem kaiserlichen Schwager Karl V., Hilfe an Schiffen und Geld zu ertrotzen. Der Kaiser, bei dem die letzte

Entscheidung lag, sah durch Christians Vorhaben das Ziel seiner Ostseepolitik, den freien Sund, gefährdet; er hat die Ausrüstung der Expedition erst zugelassen, nachdem seine Versuche, Christians Truppenmacht zu sprengen und den ihm herzlich unsympathischen Dänenfürsten dingfest zu machen, mißlungen waren. Auch die Reedereikreise, die Stadträte und Stände Hollands gingen nur mißmutig und eingeschüchtert durch die drohende Haltung des Königs daran, ihm Transportschiffe und deren seemännische Besatzung zu stellen. Aber Amsterdam, die führende Stadt in allem, was den Ostseehandel anging, ließ sich doch das Versprechen ungehinderter Passage durch des Königs Lande auf ewige Zeiten feierlich verbriefen. Gelang Christians Seezug, so sollte der rechtliche Anspruch auf den offenen Sund aus dieser Urkunde herzuleiten sein. Die Gewinnbeteiligung ist begreiflich; sie paßt aber schlecht zu der offiziellen Darstellung der kaiserlichen Regierung und Hollands, wonach das Land nur der leidende Teil und seine Flottenhilfe durch Nötigung und Erpressung zustande gekommen sei. Die amtliche Version bezweckte, jede Verantwortung für die neue Störung des Friedens auf See abzulehnen, um so Vergeltungsmaßregeln gegen die holländische Schiffahrt abzuwenden.

Christians Unternehmung wurde durch Naturgewalten aus ihrer Bahn gelenkt und der Stoßkraft beraubt, noch ehe ein Feind zu Gesicht gekommen war. Die Stürme der späten Jahreszeit — erst am 26. Oktober gewann man die hohe See — nahmen die Flotte böse mit und ließen die einzelnen Schiffsführer Nothäfen an der norwegischen Küste vom Christianiafjord bis Warberg, in der Luftlinie etwa 300 km voneinander entfernt, aufsuchen. Nur spät wurde wieder Fühlung gewonnen. Während des Winterfeldzuges fand zwar eine teilweise Vereinigung statt; aber die angestrebte Konzentration aller Schiffe und Mannschaften, die zum Vorstoß gegen Kopenhagen führen sollte, ward im März 1532 durch die Dazwischenkunft eines feindlichen Geschwaders vereitelt. Seit Anfang Mai war Christian von der Seemacht der Gegner völlig in die Defensive gedrängt. Nur wußte der Feind nicht, wie er ihm im Lager des Ekebergs bei Oslo (Christiania) den Fangstoß geben sollte. Daß Christian sich noch bis in den Sommer hielt, hat die allgemeine Lage schwerwiegend beeinflußt.

Jeder Versuch Christians II., in seine Reiche zurückzukehren,

bedeutete den Kampf um Sein oder Nichtsein für die Koalition, die ihn gestürzt hatte, für Friedrich I. von Holstein, Gustav Wasa und nicht zuletzt für Lübeck und seine Nachbarstädte. Daß der König aber von einer holländischen Reede und an der Spitze einer Flotte, deren Kern die zwölf großen holländischen Schiffe bildeten, auslaufen konnte, daß sein Schiffsvolk und seine Parteigänger in leitender Stellung Niederländer waren, während seine deutschen Knechte ihre Löhnung in niederländischen Karolusgulden erhalten hatten, gab der Politik Lübecks die Wendung gegen die Holländer und damit den handelspolitischen Inhalt, dessen sie nicht entraten konnte. Also Christian II. in Norwegen bekämpfen und zugleich mit der holländischen Konkurrenz abrechnen, war die Losung. Daß der Inhaber des dänischen Throns, Friedrich I., und Lübeck zusammenstehen mußten, gebot die Lage; nur über Umfang und Art der beiderseitigen Waffenhilfe bedurfte es noch besonderer Abmachungen. Sie wurden von Lübeck benutzt, der dänischen Monarchie Vorspanndienste aufzuerlegen, um jenes zweite Ziel, die Hemmung der Holländer am Sunde, zu erreichen. Die Dänen waren aber nicht in der Lage, auf die Hilfe Lübecks und seiner Nachbarstädte zu verzichten. Es fehlte an einer brauchbaren Flotte, der in den norwegischen Schären eine wichtige Rolle zufallen mußte. Die oft zu beobachtende Überlegenheit der Seestädte über Fürstenstaaten in allem, was das Seekriegswesen anging, die aus dem Mittelalter überkommen war, erfuhr eben im Verlauf dieser baltischen Wirren die entscheidende Wandlung. Im Frühjahr 1532 aber zeigte sie sich noch einmal aufs deutlichste. Die Zeit versuchte sich in der Herstellung und Verwendung großer Einheiten im Seekriege, und Lübecks Vertreter haben im April 1532 in Kopenhagen Anlaß genommen, den dänischen Kommissaren ihre Ansichten über die Vorzüge größerer Kampfschiffe auseinanderzusetzen. Im Schiffbau marschierte Lübeck durchaus mit an der Spitze und konnte also auch den größeren Anforderungen an das einzelne Schiff leicht gerecht werden. Für die beiden Geschwader die 1532 Christian II. bekämpften, ist die größere Leistungsfähigkeit, Schlagfertigkeit und Sachkenntnis auf Seiten Lübecks, während es bei den Dänen und Holsteinern mit der Kriegsbereitschaft hapert.

Die entscheidenden Verhandlungen über die Waffenhilfe gegen Christian II. und die handelspolitischen Kompensationsforderungen

Lübecks werfen einige Schlaglichter auf die damaligen Zustände im baltischen Handel, an denen wir nicht vorübergehen können. Die Handelsgeschichte befindet sich nämlich häufig in einer Notlage, die mit der Beschaffenheit ihres Materials zusammenhängt. Auch die moderne Statistik würde die komplizierten Verhältnisse des lübisch-holländischen Wettbewerbs schwerlich völlig erfassen. Was aus dem 15. und 16. Jahrhundert an statistischen Nachrichten zur baltischen Frage bekannt geworden ist, ist nicht allzu reichlich bemessen und läßt nur unter gewissen Voraussetzungen, die durch die Natur der Quellen — Zolllisten, Pfund- und Pfahlgelder — und durch die besonderen Verhältnisse der betreffenden Jahre bedingt sind, vorsichtige Rückschlüsse auf die tatsächlichen Verhältnisse im Handel zu. So geben die im übrigen nicht hoch genug einzuschätzenden Sundzolltabellen seit ihrem ersten Jahre — 1497 — einer absoluten Überlegenheit der holländischen Sundpassagen vor dem lübischen Ausdruck. Aber auf der Sundlinie bewegte sich ja gar nicht der Wettbewerb der lübischen und holländischen Schiffahrt; sie war vorzugsweise die Schiffahrtsstraße der Holländer, während die Lübecker von Danzig und den Häfen Livlands bei Benutzung des Stapelwegs nach der Trave zu laufen hatten. Die Angaben für den Verkehr zwischen Danzig und Lübeck belegen denn auch die große Frequenz dieser Route[1]. Können wir also an der Hand von statistischen Daten die Kurven von Handel und Schiffahrt nur unvollkommen vergleichen, so erfährt man aus den Akten handelspolitischer Färbung, den Klageschriften, Verord-

[1] Von den 921 und 834 Schiffen, die 1368 und 1369 vom Lübecker Hafen aussegeln, sind 115 und 104 nach Danzig bestimmt. Abgesehen von Stettin, das mit 68 und 102 Fahrzeugen einmal das erste Hundert überschreitet, folgen die meisten Häfen in weitem Abstande. Übertroffen werden die Zahlen für Danzig nur noch von Wismar (184 und 162 Schiffe) und von der Schonenreise, die 182 und 212 Schiffe erforderte. Die Wismarer Quote verdankt ihre Höhe dem Nah- und Nachbarverkehr, und auch der Verkehr mit Schonen baut sich auf anderen Voraussetzungen auf. Über die Zahl der in Lübeck einlaufenden Schiffe sind wir schlechter unterrichtet. Immerhin kommen 1368 von Danzig 51 Fahrzeuge (49 von Schonen, 51 von Oldesloe). Vgl. Wendt a. a. O. — Von den Schiffen, die 1474 und 1476 vor Danzig ankern, kommt ein Viertel aus Lübeck, von den 1475 einlaufenden Fahrzeugen sogar ein Drittel. Vgl. N. Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jahrhunderts, S. 20.

nungen und Abschieden, mehr, wie die Interessenten sich die Tatsachen zurechtlegen und was mit dem Handel geschehen soll, als wie es um ihn in Wirklichkeit steht. Mit Sicherheit können wir daher die handelspolitischen Bestrebungen, auch die Tendenzen der Entwicklung angeben; aber wie weit ihr Prozeß in einem gegebenen Zeitpunkt fortgeschritten ist, ist eine Frage, deren Beantwortung Schwierigkeiten macht. Sobald freilich die Forschung diese Dinge auf die leichte Achsel nimmt, wie es nicht selten der Fall war, weiß sie immer eine Antwort. Die kommerzielle Lage wird einfach mit den Schlagworten »gewaltiger Aufschwung« und »unaufhaltsamer Niedergang« charakterisiert. Dieser wird der Hanse, jener den Holländern zugesprochen [1]. Man schreibt daraufhin eilig der Hanse den Totenschein. Mit dem ausgehenden 15. Jahrhundert wähnt man auch ihre kommerzielle Lebenskraft erloschen und hält es an der Zeit, den ganzen Bund einzusargen. Wie ist es dann zu erklären, daß 1532, als die Spannung zwischen Lübeck und Holland schon drei Generationen überdauert hatte, sie sich noch einmal zu höchster Potenz steigerte? War es wirklich eine ausgesprochene »Suprematie« [2], über welche die Holländer verfügten? Nach den oben ausgesprochenen methodischen

---

[1] Kurt Stahr, Die Hanse und Holland bis zum Utrechter Frieden 1474, Marburger Diss. 1907, spricht S. 14 von der »emporkommenden holländischen Kaufmannschaft« (nach 1370). S. 37 ist von »dem anwachsenden holländischen Handel« und dem »schnellen Aufschwung« der Heringsausfuhr die Rede (Beginn des 15. Jahrh.). Zu 1435 wird der »mächtig aufblühende Handel in die (!) Ostsee« erwähnt (S. 50). »Unaufhaltsam drang der holländische Handel gegen Osten vor« nach 1441 (S. 61). Um 1470 »erschwerten die Städte den gerade jetzt außerordentlich schnell emporblühenden holländischen Handel« (S. 74). »Infolge des Untergangs des burgundischen Reichs« stocken »im nächsten Jahrzehnt« (nach 1476) »Handel und Verkehr in Holland«, nehmen aber »doch unter der österreichischen Herrschaft bald wieder einen gewaltigen Aufschwung« (S. 82). Also sechs Aufschwungszeiten und nur ein Jahrzehnt des Rückgangs!

[2] Blok, Geschichte des niederländischen Volkes II, Gotha 1905, S. 611. Blok folgt in seinen Ausführungen über die Hanse hier wie sonst fast ausschließlich Ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam, Amsterdam 1879. Ter Gouw besaß eine achtbare Kenntnis des Amsterdamer Archivs und der auf die Stadtgeschichte bezüglichen Quellen, verfügte aber nicht im entferntesten über den Überblick, der ihn zu einem abgewogenen Urteil zur Hansegeschichte befugt hätte.

Bedenken werden wir nur behutsam an die Beantwortung dieser Fragen gehen. Bei den Kopenhagener Verhandlungen hat der Lübecker Harmen Israhel, bekannt durch seine Beziehungen zu Gustav Wasa, die Verhältnisse der holländischen Ballastfahrt zur Sprache gebracht[1]. Die in Ballast von Westen her durch den Sund kommenden Schiffe pflegten eine Schwergutladung, vornehmlich Korn, in den Ostseehäfen einzunehmen. Israhel schlug vor, den Ballastern die Fahrt in die Ostsee zu untersagen; nur Schiffe mit Salz und Tuchen sollten zugelassen werden. In der Begründung wies er auf die Kornteuerung, die eine Folge des starken Exports sei. Sein Konsumentenstandpunkt hat auch den dänischen Reichsräten eingeleuchtet. Später (1535), als Lübeck auf die Ballastfahrer zurückkam, wurde hinzugefügt, daß sie mit barem Gelde von Adel und Geistlichkeit in Livland Getreide kauften[2]. Darin liegt der handelspolitische Gegensatz zwischen bürgerlicher und nichtbürgerlicher Kaufmannschaft, von dem die Rede war[3]. Während des 16. Jahrhunderts hat er in dem Maße zugenommen, als die Aufnahmefähigkeit des Westens für baltisches Getreide wuchs. Die Abhängigkeit des niederländischen Getreidemarkts von den osterschen Zufuhren erfuhr seit 1500 eher eine Steigerung als eine Abschwächung; die Weiterverschiffung nach Südeuropa auf nordeuropäischen Schiffen wurde erst damals zu einer regelmäßigen Fahrt ausgebaut. Wie die Getreideausfuhr in weiterem Umfang an sich erst in Aufnahme kam, so auch die Beteiligung der höheren, nichtstädtischen Stände. 1534 brachte der fähige Maximilian Transilvan, der an der niederländischen Gesandtschaft nach Hamburg teilgenommen hatte, die Information mit heim, daß »alle großen Herren und Meister von Polen und Preußen seit 25 Jahren Mittel gefunden haben, auf gewissen Flüssen all ihr Getreide nach Danzig zu schicken und es dort den Danzigern verkaufen zu lassen«[4]. Er mochte dies von dem von ihm hochgeschätzten Bürgermeister von Danzig Johann

---

[1] Diese und die folgenden Nachrichten über Wullenwevers Äußerungen nach dem Lübecker Protokoll des Lambert Becker über die Kopenhagener Verhandlungen. Vgl. meine Bearbeitung des Protokolls in der Ztschr. d. Vereins für Lübeckische Geschichte, Bd. XIV, S. 90—136.

[2] NA Nr. 245, S. 275.

[3] Oben S. 90.

[4] NA Nr. 178, S. 200.

von Werden gehört haben[1]. Wir werden die Zeitangabe nicht zu wörtlich nehmen dürfen; sie legt nur nahe, daß es sich hier um eine wirtschaftliche Erscheinung handelte, die in den Augen der Mitlebenden etwas Neues war. So stellen aller Wahrscheinlichkeit nach die Verhältnisse im Schwerguthandel das erregende Moment im handelspolitischen Kampfe dar, das neben die hergebrachten Fragen der Stapelgüter tritt und wie ein neues Reizmittel wirkt. Wie Israhel über die Ballastfahrt, so hat Jürgen Wullenwever als Vertreter der Lübecker Bürgerschaft sich vor den dänischen Reichsräten über die damalige Lage des Vertriebs von Stapelwaren ausgelassen. In handelspolitischen Dingen war er der eigentliche Wortführer der Abordnung. Seine Äußerungen sind mehr pointiert als abgewogen, übertreiben eher, als daß sie sachlich völlig zu Recht bestehen. Trotzdem werden sie den Kern der Verhältnisse treffen oder sie zum mindesten so wiederspiegeln, wie der lübische Kaufmann sie sah. Die Verfuhr von Stapelgütern durch den Sund — so meint Wullenwever — ließe sich von Westen nach Osten mit zwei, in umgekehrter Richtung mit vier Schiffen bewerksteliigen. Das entspricht erstens der Tatsache, daß Stapel- und Stückgüter überhaupt nicht viel Schiffsräumte erfordern, und mag zweitens dahin auszulegen sein, daß um 1532 der alte Weg über die Trave noch nicht verödet war, sondern noch sehr wohl neben und vor der Sundpassage benutzt wurde. Die zweite Äußerung scheint mit dieser optimistischen Auffassung in Widerspruch zu stehen. Wullenwever klagt nämlich über junge Lübecker, die mit dem Kapital ihres lübischen Arbeitgebers Güter von Riga, Reval und Danzig durch den Sund gehen ließen. »Häufig in zehn Jahren« erführe der Prinzipal nichts von seinem Kapital und Gewinnanteil, und wenn sich die Gesellen im Westen oder in Livland dann selbständig machten und niederließen, so könne er zusehen, wie er zu seinem Gelde komme. Das kam im Grunde doch wohl darauf hinaus, daß Lübeck seine eigenen Lieger und Angestellten in den ostbaltischen Städten nicht mehr völlig in der Hand hatte. Seitdem die Danziger und die livländische Kaufmannschaft sich eigene Wege vorbehielten, war die Wichtigkeit der lübischen Lieger für ihre Heimatstadt gewachsen. Sie sollten ihren

---

[1] Ebenda S. 196.

Kapitalgebern in Lübeck die Warenpartien zusenden. Statt dessen zeigten die Fälle, die Wullenwever im Auge gehabt haben wird, daß auch sie die Vorteile der Sundstraße zu nutzen gedachten. Ob Wullenwever hier einzelne Vorkommnisse verallgemeinert oder ob wirklich ein allgemein empfundener Übelstand vorlag, entzieht sich unserer Kenntnis. Sicher ist, daß dadurch die Unsicherheit, die auf dem lübischen Handel und Verdienst schon durch die bloße Möglichkeit der Verfuhr durch den Sund lastete, erhöht wurde. Sie genügte, um heftige Konkurrenzkämpfe auszulösen. Die städtische Handelspolitik pflegte nicht erst zu warten, bis ein Erwerbszweig vor dem Eingehen stand; die Interessenten schlugen vielmehr schon Lärm, sobald der Nebenbuhler wirklich unbequem wurde. Das positive Ziel der Handelspolitik ist in der älteren Zeit weniger Ausdehnung und Mehrung des Erwerbs, als Sicherung und Ausbau des Erreichten. Das Gewinnstreben auf handelspolitischem Wege hat erst die neuere Praxis des Merkantilismus mit sich gebracht. So scheint denn auch Lübeck 1532 vor allem beabsichtigt zu haben, sich hinter einen lückenlosen Stapelvertrag reichliches Auskommen und Ruhe zu sichern. Nicht nur durch die Holländer und die osterschen Städte, sondern auch durch Fugger und andere Hochdeutsche war dieser oder jener Stapelartikel wie Kupfer und Pelzwerk den Lübeckern entfremdet. Vielleicht hat man auch diesen Verlust wieder einholen wollen. In einer Notlage befand sich Lübeck wohl nur insofern, als ohne operativen Eingriff mit handelspolitischen Mitteln der endgültige Erfolg voraussichtlich auf Seiten des Gegners war. Wir kennen die Verhältnisse in Lübeck und Amsterdam zur Genüge, um den Gedanken abzuweisen, daß es sich in Holland um größere Kapitalbildung gehandelt habe. Großkapitalien wie in Augsburg und Antwerpen gab es um 1530 weder an der Trave noch am Ij. Der Amsterdamer Kaufmann unterschied sich wohl kaum durch ein größeres Geschäft von dem lübischen; beider Geschäftsgebahren mochte vielmehr im ganzen dieselben Züge tragen. Aber eine Reihe objektiver Umstände entschieden für den Holländer. Als Neuankömmling mußte er sich Absatz und Kunden »up aventure« suchen, sich selbst mit geringerem Gewinn zufrieden geben und den Konkurrenten unterbieten. Vor allem stand ihm die billig arbeitende, zuverlässige Schiffahrt des friesischen Waterlandes nördlich vom Ij zu Gebote.

Wenn ferner mit dem 16. Jahrhundert die Völker Europas einander kommerziell näherrückten, so sicherte die Lage im Angelpunkt von West- und Ostfahrt Holland weitere Vorteile. Die Basis für eine aufsteigende Entwicklung war geschaffen und sie verbürgte eine glänzende Zukunft. Nur fragte es sich, ob nicht Lübecks Bemühungen, der holländischen Invasion einen Hemmschuh anzulegen, doch von Erfolg gekrönt sein würden.

Der Druck, den Christians II. Anwesenheit in Norwegen und die Schwäche des Reichs ausübten, veranlaßten die Kommissare Friedrichs I., den handelspolitischen Forderungen Lübecks kein glattes Nein entgegenzusetzen. Nach schwierigen Verhandlungen, die zeitweise völlig zu scheitern schienen, wurde am 2. Mai 1532 ein Abkommen unter Dach und Fach gebracht, das den Ausschluß der Holländer vom Verfuhr von Stapelwaren durch den Sund auf zehn Jahre zusagte. Die Frage nach der gewünschten Kontingentierung ihrer Ostseeschiffahrt fand damals noch keine Erledigung; erst im Sommer ist sie vertragsmäßig im Prinzip zugestanden, während über ihren Umfang, d. h. über die Anzahl von holländischen Fahrzeugen, denen die Sundpassage zu gestatten sei, die Meinungen nach wie vor auseinandergingen. Was Lübeck erstrebte und erreichte, ist seinerzeit »als Navigationsakte«[1] bezeichnet, ja als »Vorbild der Cromwellschen Akte« von 1651 hingestellt worden[2]. Der Vergleich ist so unzutreffend wie möglich, die Beziehung auf Cromwell im besonderen unhaltbar. Nicht zu den Schiffahrtsakten, sondern zur Stapelpolitik ist das Maiabkommen zu stellen. Ebenso irrig wie jene Vorstellung ist die Anschauung, die in der hansischen Politik am Sunde Bestrebungen vermutet, welche die Ostsee zu einem mare clausum[3] umschaffen wollten. Die »geschlossenen Meere«, welche die Geschichte kennt, das ligurische Meer der Republik Genua, Venedigs Hoheitsrechte an der Adria oder gar die iberischen Prätentionen auf die west- und

---

[1] Wurm bei Schmidt, Allgemeine Ztschr. für Geschichte Bd. 6, Berlin 1846, S. 109.

[2] Derselbe, Die politischen Beziehungen Heinrichs VIII. zu Marcus Meyer und Jürgen Wullenwever, Hamburg 1852, S. 1.

[3] Über die mißbräuchliche Anwendung dieses Begriffs vgl. Walther Stein, Göttingische gelehrte Anzeigen 1907, S. 374 ff.; der, soweit ich sehe, als erster und einziger dagegen protestiert.

ostindischen Gewässer beruhen auf ganz anderen Voraussetzungen, nämlich auf territorialer Umrandung der betreffenden Meeresteile oder auf einer Quelle positiven Rechts wie jene bekannte Bulle Alexanders VI. Lübeck und die Hanse haben die gleichen Absichten an der Ostsee nicht ernstlich verfolgen können. Völlige Sundsperren sind immer nur unter der Herrschaft des Kriegsrechts auf kurze Fristen durchgeführt; als es sich 1532 um Schaffung dauernder Zustände handelt, hat der lübische Worthalter in Kopenhagen nicht Ausschluß der Holländer vom Ostseeverkehr, sondern nur beschränkte Zulassung gefordert und ausdrücklich hinzugefügt, daß man sie »platt aus der See zu halten nicht gedachte«[1]. Einen ähnlichen Höhepunkt wie 1532 hat Lübecks Sundpolitik aber weder vorher noch nachher jemals wieder erlebt.

Es kam alles darauf an, ob das Maiabkommen in die Tat umgesetzt würde. Aber die durch Christians II. Zug geschaffene Lage, die sein Zustandekommen bewirkt hatte, war nicht von Dauer. Die weitere Abwandlung der politischen Konstellation hat seine Ausführung verhindert.

Eine Tagfahrt zu Mitsommer 1532 sollte die Abrechnung mit den Holländern einleiten. Kommissare der niederländischen Regierung stellten sich denn auch in Kopenhagen ein; aber mit ihnen kam die Nachricht, daß eine starke Flotte in den niederländischen Häfen bereitliege, und daß den Lübeckern nicht nur Holland, sondern auch ihre südniederländischen Absatzplätze Antwerpen und Brügge gesperrt seien. Eben in den Tagen der Kopenhagener Konferenz begab sich in Norwegen Christian II. in die Hand seiner Feinde; aber die Nachricht kam zu spät, um auf den Gang der Ereignisse zu wirken. Die Besorgnis vor einem bewaffneten Einschreiten der Niederländer zu Christians Gunsten wurde für Dänen und Holsten das erwünschte Signal, um von den verbündeten Lübeckern nach Kräften abzurücken. Kanzler Utenhove selbst wies der Debatte den Weg, auf dem der von den Lübeckern ersehnte Bruch mit den Holländern vermieden werden konnte. Gegenstand der Verhandlung war jene Flottenhilfe, die der Kaiser

---

[1] »Ock den Hollandern eine drechlicke mathe und wise ohrer segelation in de Ostzee gestelt wurde, de dem ryke und den steden, ock den Hollandern, de man plath uth der zee to holden nicht gedachte, allenthalven drechlick«. Claus Bardewieck nach dem Lübecker Protokoll.

und Holland im Vorjahr Christian gewährt hatten. Zwei grundverschiedene Auffassungen, hervorgegangen aus römischem und germanischem Rechtsempfinden, wurden von den Parteien vertreten. Karl V. und seine Räte, die vom römischrechtlichen Verschuldungsprinzip ausgingen, fanden keine Schuld an den par force et violence[1] gezwungenen Holländern; die Gegenpartei setzte dem das germanische Verursachungsprinzip entgegen, wollte von einer Zwangslage nichts hören und verlangte Ersatz der zur Bekämpfung Christians II. gemachten Aufwendungen. Der unüberbrückbare Gegensatz blieb; aber die Konferenz umging ihn durch die Fiktion, daß nicht die politischen Gewalten — der Kaiser, seine Regierung oder Stände und Städte von Holland —, sondern Privatpersonen Christian II. durchgeholfen hätten. Indem man sie haftbar machte, stand nichts mehr im Wege, im Vertrag vom 9. Juli 1532 die freie Sundfahrt aufs neue zu verbriefen. Lübeck schien von seinem Ziel, der Ausführung des Maiabkommens, weiter denn je entfernt.

Die lübische Deputation in Kopenhagen hatte gute Miene zum bösen Spiel gemacht. Man betrachtete das Abkommen jedoch nur als Augenblicksbehelf und war gewillt, es auf Grund seiner eigenen Klauseln zu annullieren und neue Verwicklungen mit den Holländern herbeizuführen. Was die Stadt aus eigener Machtvollkommenheit tun konnte, geschah; am 29. März 1533 sagte sie Amsterdam Fehde an. Im gleichen Monat scheint Lübeck beabsichtigt zu haben, einen Haufen gartender Landsknechte von 3000 Mann vom Stift Utrecht aus nach Holland zu werfen, um den Feinden den roten Hahn aufs Dach zu setzen. Eine lübische Flotte vor der holländischen Küste sollte dem Haufen ermöglichen, unversehrt wieder aus dem Lande herauszukommen. In Holland hat man an amtlicher Stelle den Doppelangriff von Stunde zu Stunde erwartet. Aber das Unheil verzog sich, und erst Ende Juli nahm ein lübisches Geschwader wirklich Kurs nach der Nordsee. Bisher hatte es in den dänischen Gewässern ziemlich erfolglos auf eine holländische Retourflotte aus Danzig gelauert; jetzt versuchte es sich in gewagten Kapereien an der englischen Küste. Es blockierte eine Flotte von 15 Salzschiffen im Hafen von Rye westlich von Dover. Aber bei dem kecken und unverfrorenen Versuch, auf englischem Grund und

[1] NA Nr. 29 § 5.

Boden Geschütze gegen die Holländer in Stellung zu bringen, wurde der Befehlshaber, der später so oft genannte Markus Meyer, unter der Anklage des Seeraubs von den englischen Behörden verhaftet. Das Geschwader verließ darauf den Schauplatz seiner nicht allzu rühmlichen Taten und hat den ganzen Herbst über untätig auf der Elbe gelegen. Auf niederländischer Seite ist die Fehde bis in den August hinein mehr mit diplomatischen Mitteln und handelspolitischen Sperren gegen alle Einfuhr über die Trave als mit Waffengewalt geführt worden. Erst die verzweifelte Stimmung in Holland, dessen Seeverkehr ganz darniederlag, veranlaßte die Aussendung einer kleineren, aber schlagfertigen Expedition. Im September und Oktober beherrschte sie die dänischen Wasserstraßen, lauerte der lübischen Bergenflotte auf, nahm Kraier und Schuten mit Heringen unter Schonen und konnte ihre Kapfahrt bis vor die Trave ausdehnen. Seit 1440 war nichts Ähnliches unternommen, und erst die Republik der Generalstaaten hat wieder Kriegsflotten in den Sund geschickt. In Lübeck erstarkte der Mut zur Gegenwehr erst, als die schon verloren geglaubte Bergenflotte in der Hauptsache unversehrt eintraf. Man armierte die tauglichsten Schiffe mit den Geschützen des Elbgeschwaders und sandte im November eine stattliche Flotte dem Feinde entgegen. Während sie aber noch mit übermächtigen Unwettern kämpfte, kamen die Holländer, durch Stürme gleichfalls hart mitgenommen, bereits daheim wieder an. So ist es trotz der Kampfstimmung, die in diesem letzten Seekrieg zwischen Lübeck und Holland den Mannschaften bezeugt wird, nicht zum Schlagen gekommen. Die Entscheidung lag denn auch nicht in den Vorgängen auf See, sondern in der allgemeinen Gruppierung der Nord- und Ostseemächte, der Fürsten- und Stadtstaaten. Sie nahm während des Jahres 1533 eine Gestalt an, die Lübeck völlig isolierte. Auf Grund der Jahrhunderte alten Traditionen und Verbindungen hätte man bei den Seestädten von Brügge bis Riga eher Sympathien für Lübeck als für Holland erwarten sollen, dessen kommerzielles Parvenutum nicht nur Lübeck unbequem war. Namentlich in den Niederlanden, in Flandern, Brabant und Overyssel haben sie sich denn auch geregt, wurden aber durch die Regierung, die ihre Provinzen nicht verschiedene Wege wandeln lassen wollte, in ziemlich engen Grenzen gehalten. Von den

Städten der Hanse saßen der ganze westliche Flügel in Rheinland und Westfalen, nicht minder aber die Binnenstädte im Sächsischen still, als ob sie die Vorgänge draußen auf der Ostsee gar nichts angingen. Den Seestädten aber machte es Lübeck ganz besonders schwer, Freundschaft für seine Sache an den Tag zu legen. Während der Fehde war nämlich Lübecks Seepolizei auf die einfachste Formel reduziert: Alle Schiffe, die in der Ostsee angetroffen wurden, wurden auf die Trave geschickt. Was man im Vorjahre durch Zusagen der dänischen Krone erlangen wollte, die Benutzung des Travewegs, wurde jetzt durch Anwendung nackter Gewalt angestrebt. Bis in den Herbst wurde die Kontrolle über den Sund denn auch nicht in Frage gestellt. Daß aber die rigorosen Weisungen der Kaper böses Blut setzten und Zwischenfälle und Reklamationen in Menge hervorriefen[1], ist zu Genüge bezeugt. Die Schiffahrt der Neutralen, wie Danzig und Bremen, die sich nach der Ausschaltung der Holländer kräftig entfaltete, litt besonders unter der lübischen Praxis. Als Mitkämpfer kamen, wie so oft, für Lübeck nur die wendischen Städte in Betracht, die an Lübecks Schicksal politisch und wirtschaftlich eng interessiert waren. Sie konnten die Stadt nicht völlig fallen lassen; aber schon machte sich der Gegensatz ihres Ratsregiments zu der in Lübeck übermächtigen demokratischen Bewegung geltend[2]. 1533 war die Autorität der regierenden Kreise noch groß genug, um das revolutionäre Lübeck in seiner Fehde mit Holland im Stich zu lassen. Rostock, Stralsund und Wismar, deren Gefolgschaft Lübeck als etwas Selbstverständliches hinnahm, versagen ihre Kriegschiffe, Lüneburg bietet nur seine Vermittlung an, und Hamburg schließt sogar ein gegen Lübeck gerichtetes handelspolitisches Geheimabkommen mit den Niederlanden. Hatte doch das bedeutendste Gewerbe der Stadt, die Brauerei, Holland zum besten Kunden[3].

[1] Zu erinnern ist an das geltende Seebeuterecht, das die Rechte des Kapers in weitestem Sinne wahrnimmt. Es macht nicht nur feindlich Schiff feindlich Gut, sondern auch feindlich Gut feindlich Schiff. Vgl. NA. Nr. 204, ferner D. Schäfer, Hanserecesse III 7 Nr. 39 § 227.

[2] Richtig charakterisiert der kaiserliche Agent Hopfensteiner die Lage: Ferre quidem possent, ut Lubecenses seditiosi punirentur, sed ut civitas totaliter pereat, hoc ferre non possunt. Ebd. Nr. 190 S. 215. Ähnlich derselbe ebd. Nr. 245 S. 275.

[3] Ebenda Nr. 96 § 7.

Noch weniger als die Städte hatten die Fürsten Veranlassung, Lübeck beizuspringen. An den norddeutschen Höfen staunte man, daß der Kaiser Lübecks Fehde gegen seine Erbuntertanen so ruhig mit anzusehen schien[1]; das fürstliche Standesgefühl mochte in Lübecks Machtstrebungen einen Affront gegen die Sache der Fürsten überhaupt sehen. Einige Fürsten, wie die Herzöge von Geldern und Pommern[2], waren durch lübische Kaper an eigenen Schiffen und Gütern geschädigt worden. Aber ihr Mißfallen an seinem Vorgehen konnte Lübeck wenig ausmachen, wenn nur die nordischen Reiche zu ihm standen. Gustav Wasa galt allgemein als sicherster Bundesgenosse Lübecks; jetzt nutzte er das Kriegsjahr, um sich von der Stadt, die ihn großgemacht hatte, loszusagen. Im Juli 1533 kassierte er das Privileg von 1523, das sein Reich zur handelspolitischen Beute Lübecks gemacht hatte. Für die Schweden war darin in der Tat die Ostsee zu einem mare clausum umgeschaffen, da ihnen die Passage durch Sund und Belt nicht gestattet sein sollte. Dieser Zustand der Bevormundung konnte sich vielleicht in vergangenen Jahrhunderten einem schwachen Fürsten und indolenten Volke gegenüber aufrecht erhalten, für Gustav Wasa war er unerträglich. Der wirtschaftlich so lebhaft interessierte König — eben im Jahre 1533 führt er die Bereitung des Stangeneisens ein[3] — zerriß den Vertrag, um Schweden zu emanzipieren. Dabei hatte er sehr wohl die unerläßliche Vorbedingung seines Tuns erkannt und eine achtunggebietende Flotte geschaffen, an der die handelspolitischen Bestrebungen die notwendige Stütze hatten. Sein Admiralschiff, schlechthin »das große schwedische Schiff« oder »das große Kraveel« genannt, taucht in allen Berichten als der Dreadnought der Zeit auf. Der andere Verbündete Lübecks, Friedrich I. von Dänemark, hat dagegen allem Anschein nach seinen Verpflichtungen aus den Kämpfen gegen Christian II. sich nicht ganz entziehen und den Holländern am Sunde Schwierigkeiten machen wollen. Aber sein Tod am 10. April 1533 machte die Bahn frei für eine Neuorientierung der dänisch-holsteinischen Politik. Seine und seines Sohnes Räte, vor

---

[1] Ebenda Nr. 132 § 12.

[2] Ebenda Nr. 132 §§ 1, 14.

[3] Vgl. Johannes Kretzschmar, Hans. Geschichtsblätter, Jahrg. 1911, S. 217.

allem zwei Ranzaus, führten im Genter Abkommen vom 9. September 1533 Holstein und Dänemark ins niederländische Lager hinüber. Der holländischen Flotte vor Helsingör wurde bereits mit Wohlwollen und Höflichkeit begegnet. So wandte man sich überall dort, von wo die baltischen Dinge entscheidend beeinflußt werden konnten, von Lübeck ab. Dem gegenüber wollte es nicht viel besagen, wenn die beiden Westmächte sich wegen Lübecks Gegensatz zu Untertanen Karls V. bewogen fühlten, an der Trave Verbindungen anzuknüpfen. König Franz wollte ein Bündnis mit erheblichen Konzessionen in seinen Salzhäfen erkaufen, erfuhr aber in richtiger Erkenntnis der Sachlage, daß Lübeck für Frankreich doch nur einen verlorenen Außenposten bedeutet hätte, eine Absage. Von Heinrich VIII., der in seiner Ehescheidungssache gegen Papst und Kaiser Anlehnung an die deutschen Seestädte suchte, kam als einzige materielle Hilfe im folgenden Jahre 1534 ein Kriegsdarlehen. Im übrigen konnten Heinrichs diplomatische Agenten nicht hindern, daß sich die neue Lage der Dinge, Lübecks vollkommene Vereinsamung, auf dem Hamburger Kongreß im März 1534 aufs deutlichste ausprägte. Mit den alten Forderungen, den Holländern die Stapelwaren zu entziehen und nur eine gewisse Anzahl Schiffe in die Ostsee zu lassen, kam die Stadt wieder nicht durch. Der vierjährige Waffenstillstand mit Holland wußte nichts von einer Beschränkung der Sundfahrt.

Wir sind am Wendepunkt der lübischen Geschicke angelangt. Daß die handelspolitischen Bestrebungen der Stadt nicht mit diesem abermaligen Mißerfolg ihr Ende finden konnten, war allen Einsichtigen klar; die Art und Weise aber, wie die alten Ziele in den drei folgenden Jahren von 1534—36 verfolgt worden sind, hat nicht nur einen Erfolg vereitelt, sondern auch die Machtverschiebungen zur Folge gehabt, die Lübeck zur Aufgabe seiner bisherigen Seegeltung zwangen. Die Verantwortung dafür tragen die inneren Wirren in Lübeck.

In Verbindung mit der in Lübeck länger als anderswo niedergehaltenen Reformation war die populare Bewegung aufgekommen. Schon bei dem Kopenhagener Stapelvertrag von 1532 hatten die Vertrauensmänner der Bürgerschaft eifrig mitgeholfen; die Fehde von 1533 war das Werk der bereits in Rat und Bürgermeisteramt aufgenommenen Führer. Seit dem Frühjahr 1534 hatte eine

Oligarchie der leitenden Volksmänner völlig das Heft in Händen. Das Endziel der Politik, dem Handelsleben der Stadt durch Niederhalten der Konkurrenten aufzuhelfen, erfuhr unter dem neuen Regime keine Änderung; nur drängt man zu den schärfsten Maßnahmen, will sich keine Zurückhaltung mehr auferlegen und verläßt die Bahnen sachlicher Ruhe und kühler Vornehmheit, die Lübecks Ratsregiment ausgezeichnet hatten. Die Erbschaft, welche die Popularen antraten, war ohnehin belastet; jene undurchführbare Bevormundung Schwedens durch das Privileg von 1523 war ein Ausfluß kurzsichtiger Krämerpolitik des alten Rats, die auch ohne die albernen Gassenwitze der neuen lübischen Machthaber gegen die Person Gustav Wasas Schweden von Lübecks Sache trennte; schon vor der holländischen Fehde galten Lübeck und die Hansestädte durch die Kämpfe gegen Christian II. und die Rüstungen bei der geringsten Alarmmeldung von seiner Wiederkehr für erschöpft[1], und zur Befehdung Hollands hatte man schon auf das Kirchensilber und auf den Vorrat an Edelmetallen, den die Stadt besaß, zurückgreifen müssen. Trotz der geschwächten Kräfte trieb das isoliert dastehende Lübeck in eine Abenteurerpolitik hinein, die vom Augenblickserfolg, großen Worten und hohlen Versprechungen lebte und die den Stempel der Leidenschaften, von Haß und Mißgunst persönlicher Färbung an der Stirne trug.

Diese Wendung der Dinge, die man freilich nicht immer im gleichen Lichte sah, wurde durchweg an die Namen des Bürgermeisters Wullenwever und des Feldhauptmanns Markus Meyer geknüpft. Es ist lehrreich, sich die Wandlungen ihrer Beurteilung in der deutschen Geschichtsschreibung der letzten 130 Jahre zu vergegenwärtigen. Über den Göttinger Professor Spittler (1781) führt der Weg über Sartorius, Barthold, Ranke, Wurm, Waitz zu D. Schäfer. Der erste in der Reihe traut Markus Meyer »noch mehr politisches Genie« als Wullenwever zu und meint, »er wäre

---

[1] Urteil des Elekten von Lund, Joh. Weze, immerhin einer sachkundigen Persönlichkeit: Lubecenses et aliae civitates de hansa longo bello, quod prius cum serenissimo d. Cristierno rege egerunt ac deinceps ad minimum rumorem restitutionis eiusdem Cristierni classem instruere, militem conscribere et caetera bello necessaria parare coacti sunt, jam bello fessi et exhausti, nihil et ipsi magis desyderant quam pacem et sic jure frui suis navigationibus et antiquis privilegiis. NA. Nr. 93 II § 12.

vielleicht in einer anderen Lage ein Richelieu geworden«[1]; der letzte spricht von der »hohlen, eitlen Korporalsfigur«[2] und sagt von Wullenwever: »Zu einem wirklich bedeutenden Manne fehlte ihm so gut wie Alles.«[3]. Die größere, aber minder einsichtige Gruppe stellt Wullenwever neben Perikles und Cromwell[4] und sieht in ihm das Opfer der Fürstenmacht und den Freiheitskämpfer im Sinne von 1848. Für sie ist er der Deutsche, der den dänischen Zöllner am Sund verjagen will, und der letzte Hanseat, der den Sturz der Hanse hätte abwenden können. Diese Auffassung hat Einfluß gewonnen auf die Publizistik[5], sie beherrscht die schöne Literatur, wagt sich aber auch mit wissenschaftlichen Ansprüchen noch gelegentlich wieder hervor[6]. Auf der anderen Seite rückt Ranke[7] die Vorgänge in Lübeck in die Nähe der wiedertäuferischen Irrungen in Münster. Den Tatsachen Rechnung tragend, stellt er Wullenwevers Person nicht in den Mittelpunkt der Darstellung, benennt nach ihm aber doch sein Kapitel. Waitz kommt zur Überzeugung, daß Wullenwever »kein großer Staatsmann« sei[8], erweist ihm aber noch später die Ehre, seinen Namen in den Titel seines dreibändigen Werkes[9] aufzunehmen. Wenn er stets liebevoll auf Wullenwevers Tun und Lassen eingeht, so gibt er damit der Wullenwever freundlichen Zeitströmung mehr nach, als die Be-

---

[1] Vgl. hierüber Wurm, Die politischen Beziehungen Anm. 1. — Beachtenswert ist, daß Joh. Rud. Becker, Umständliche Geschichte der Stadt Lübeck, 1782, S. 106 Wullenwevers, »dessen die lübeckischen Chronikenschreiber jedesmal auf eine verhaßte Art und nicht anders als eines verabscheuungswürdigen Bösewichts erwehnen«, sich energisch an nimmt. Ähnlich Sartorius, Geschichte des Hanseatischen Bundes, 180: III. Bd. S. 103.

[2] Geschichte von Dänemark IV, S. 230.

[3] Deutsche Biographie Bd. 44, S. 307.

[4] Wurm, Die politischen Beziehungen, S. 3.

[5] Vgl. Franz Schusselka, Mittelmeer, Ost- und Nordsee, Leipzig 1845, S. 127.

[6] H. Preuß, Die Entwicklung des Deutschen Städtewesens, Bd. 1, Leipzig 1906. Vgl. dazu v. Below, Bürgerschaften und Fürsten, Historische Ztschr. Jahrg. 1909, S. 324 ff.

[7] Deutsche Geschichte III², S. 585.

[8] Allgemeine Monatsschrift, Halle 1851, Novemberheft, S. 384.

[9] Lübeck unter Jürgen Wullenwever und die europäische Politik, Berlin 1855—56.

deutung des Mannes unbedingt forderte. Richtig ist, daß die Machtvollkommenheit, die Wullenwever etwa vom Sommer 1533 bis zum Herbst 1534 besaß, es mit sich brachte, daß seine Handlungen ihre Spuren in der Geschichte der Ostseemächte zurückließen. Aber bei näherem Hinsehen ergibt sich, daß sich in Lübeck neben dem Prinzipat Wullenwevers eine Komiteeregierung seiner Anhänger breit machte, deren Mitglieder neben, ja gelegentlich auch gegen Wullenwever Politik trieben. So wenig der Bürgermeister über seiner Faktion stand, so wenig beherrschte er die Verhältnisse. Seine Schicksale haben doch nur ein sekundäres historisches Interesse.

Die »Grafenfehde«, wie man die Wirren der Jahre 1534—36 nach den gräflichen Condottieren mehr kurz als passend bezeichnet, läßt sich, ihres abenteuerlichen Beiwerks entkleidet, auf einige Grundzüge zurückführen.

Das Jahr 1533 hatte die Situation dahin geklärt, daß Lübeck allein von dem handelspolitischen Druck nicht loskommen könne und daß es von den bestehenden Gewalten keine Hilfe zu gewärtigen habe. Da es nicht ohne sie und mit ihnen ging, versuchte Lübeck es gegen sie. Das wäre nie Sache des alten aristokratischen Regiments gewesen; die neuen Machthaber aber zogen jetzt die revolutionierten Nachbarstädte Rostock, Stralsund und Wismar auf ihre Seite und warfen dem Adel, der dank dem Interregnum in Dänemark nach Gefallen wirtschaftete, die dänischen Bürger und Bauern entgegen. Der vorjährige Seekrieg hatte feste Stützpunkte am Sunde höchst wünschenswert erscheinen lassen; in Zukunft sollten die zu Freistädten erklärten Gemeinden Kopenhagen und Malmö sie abgeben. Pfandbesitz der Sundschlösser zu Helsingör und Helsingborg nebst Anteil am Sundzoll waren gleichfalls die Preise des Kampfes. Die Parole lautete: Christians II. Befreiung. Kein Urteilsfähiger war von Lübecks ehrlicher Absicht, dem Todfeind von gestern auf den Thron zu verhelfen, überzeugt; aber die unteren Stände Dänemarks waren damit mit einem Schlage gewonnen. Aufrichtiger war Lübeck, wenn es »das in Dänemark bedrohte Evangelium« [1] zu schützen vorgab. Das religiöse Motiv sicherte die Sympathien der dänischen Städte; es ist freilich

---

[1] D. Schäfer, Geschichte von Dänemark, IV, S. 226 u. 253.

im Wirrwarr der lübischen Politik nicht lauter geblieben. Der Führer aus fürstlichem Hause, Graf Christoph von Oldenburg, der dem Wagnis seinen Namen und Arm lieh, war nicht der unrechte Mann für das Abenteuer. Als er im Juni 1534 auf lübischen Schiffen in Seeland landete, breitete sich der schon vorher in Malmö aufflammende Aufstand gegen die Herrschaft der Prälaten und Ritter in kurzem über die dänischen Inseln aus. Auch nach Schonen und Jütland griff er hinüber.

Doch den endgültigen Erfolg hatte Lübeck selbst bereits in Frage gestellt. Noch ehe die Schiffe auf Kopenhagen Kurs nahmen, schlug die Stadt gegen Holstein los. Die Fehde war in diesem Augenblick völlig unsinnig. Sie legte die lübischen Mittel, die in Dänemark dringend benötigt wurden, zur Verteidigung der Stadt fest und sperrte ihr zeitweise den Weg zum Meere, da Travemünde vom Feinde besetzt wurde. Holstein, der festgefügte Fürstenstaat, erwies sich auf die Dauer doch als überlegen. In schweren Kämpfen hat sich der Holstenherzog als Christian III. das dänische Reich erobert. Die Schlacht am Ochsenberge auf Fühnen (11. Juni 1535) und die Einnahme Kopenhagens am 29. Juli 1536 bezeichnen den Weg seiner Erfolge. Christians Feldzug auf den dänischen Inseln wurde aber erst möglich, als Lübeck und seinen Verbündeten die Herrschaft auf dem Meere entglitt. Das erste Kriegsjahr — 1534 — hatte noch einmal die traditionelle Überlegenheit Lübecks zur See gesehen. Der Transport von Christophs Truppen vollzog sich ohne Schwierigkeit, die Verbindung zwischen Schonen und Seeland wurde nach Bedarf unterbrochen, und das lübische Admiralschiff, auf das zeitweise die Erhebung des Sundzolls verlegt wurde, vermochte nach seinem Gutdünken die Seepolizei im Sunde auszuüben[1]. Weniger befriedigend dagegen operierten die Schiffe, die den Kleinen Belt sperren und den Holsten den Übergang nach Fühnen verwehren sollten. 1535 wiederholte sich der Fehler; trotz der starken Schiffsabteilung von 16 Fahrzeugen konnte der Gegner seine Hauptmacht von Alsen nach Fühnen hinüberwerfen[2]. Zugleich nahm er den Kampf zur See auf. Nachdem Schweden, Dänen, Preußen, Holsteiner und Nor-

[1] Vgl. die Briefe bei Waitz a. a. O. II, S. 235 ff.

[2] Vgl. D. Schäfer a. a. O. IV, S. 282.

weger sich bei Gotland konzentriert hatten, waren sie der städtischen Flotte an Zahl überlegen. Diese hatte die Vereinigung nicht zu hindern vermocht und war selbst noch dazu wie im Vorjahr auf den Sund und auf die Gewässer von Fühnen verteilt. So bekam es der schon an sich überlegene Gegner mit zwei schwächeren Geschwadern nacheinander zu tun. Nach einem heftigen Kampf unter Bornholm am 9. Juni 1535 wich die nördliche Flottenabteilung nach ihrem Standort vor Kopenhagen zurück, die südliche wurde in den Svendborgsund abgedrängt und am 16. Juni ohne ernstlichen Kampf genommen[1]. Die Blockade Kopenhagens war nicht mehr abzuwenden. Ein letzter Entsatzversuch im November 1535 konnte die bisherigen Versäumnisse nicht wieder gut machen; man sah mehr auf Sicherung der Proviantschiffe für Kopenhagen als auf Niederkämpfung des stärkeren Feindes. Die See ist denn auch dem Gegner geblieben.

Die maritimen Mißerfolge sind in erster Linie den Zuständen auf der städtischen Flotte zuzuschreiben. Die herkömmliche Unbotmäßigkeit der Landsknechte, die man an Bord zu nehmen pflegte, hat sich bis zu vollkommener Zügellosigkeit gesteigert[2]. Auch bei den Bürgeraufgeboten, die in diesen Kriegen verschiedentlich zur Verwendung kamen und insbesondere den technischen Dienst an Bord versahen, war nicht alles so, wie es sein sollte. Das revolutionäre Regiment, das für Disziplinwidrigkeiten nur gütliches Zureden der Volksredner kannte, ließ die Zügel bedenklich schleifen. Zur Unzeit erinnerte man sich der Handelsgeschäfte; zum Schaden des Seekrieges wurde die Bergenfahrt betrieben[3], und die Schiffsführer der Wachtschiffe gingen auch lieber ihrem Privatnutzen nach[4]. Dabei hatte man schon 1533 die wendischen Städte mit der Aussicht auf größere Seegeltung zu locken gesucht[5].

---

[1] Waitz a. a. O. II, S. 239, Schäfer a. a. O. IV, S. 290.

[2] Vgl. Simson, Danziger Inventar Nr. 239: Von Landsknechten auf aufgebrachten, neutralen Schiffen heißt es: Sie »fressen und saufen uff und was sie nicht mugen, werfen sie uber bort«.

[3] Waitz a. a. O. III, S. 363.

[4] Schäfer a. a. O. IV, S. 282.

[5] Waitz a. a. O. II, S. 389: Ja dat desse stede der Ostsee mechtiger dan se tovorn gewest to aller syts besten werden mochten.

In allem, was Lübeck damals unternimmt, macht sich ein arges Mißverhältnis zwischen Wollen und Können bemerkbar.

Auch, daß seit dem Herbst 1534 die demokratische Bewegung abflaute, brachte keine durchgreifende Wendung zum Bessern. Die Restauration besaß keine Männer, die das Steuerruder energisch herumgeworfen hätten. Es ist die Zeit der halben Maßregeln, die nur die energische Fortführung der einmal begonnenen Politik hinderten. Die traurige Hinterlassenschaft der »Grafenfehde« zu liquidieren, war freilich nicht leicht. Mit dem neuen Herrscher in Dänemark und Holstein Christian III. ist am 14. Februar 1536 der definitive Friede zu Hamburg abgeschlossen. Die Verständigung fiel leidlich aus, hätte aber sogar noch Erfüllung der alten handelspolitischen Wünsche gewährt, wenn Lübeck nur zeitiger die Hand zum Frieden ergriffen hätte.

Jene Historiker, die das dramatische Schicksal der Einzelpersönlichkeiten, vor allem der lübischen Volksführer in den Vordergrund stellten, pflegten den Ereignissen nach der heroischen Verteidigung Kopenhagens (1536) und nach dem Justizmord, der 1537 an Wullenwever vollstreckt wurde, nur noch geteilte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Wer aber die allgemeine Lage der Nord- und Ostseestaaten und im besonderen die hansische Machtstellung ins Auge faßt, wird die Cäsur erst mit dem Speirer Frieden des Jahres 1544 machen dürfen. Die Frage, wer am Sund herrschen sollte, ist erst zu Speier beantwortet worden. In der Zwischenzeit von 1536—1544 zeigte sich zugleich die Bilanz der Ereignisse.

Erst spät hat Karl V. Initiativpolitik im Norden getrieben. Er hatte sich grundsätzlich von einer Intervention zurückgehalten und den freien Sund zur Richtlinie seines Handelns gemacht. Aber die Pflicht, wie der Kaiser sie als Familienoberhaupt verstand, mahnte ihn, seiner unversorgten Nichte Dorothea, der ältesten Tochter Christians II., zum dänischen Thron zu verhelfen. Der Gemahl, Pfalzgraf Friedrich, sollte ihr und sich das Reich erobern. So wurden die Niederlande, deren Erwerbsstände gern ein gutes Einvernehmen mit Christian III. aufrecht erhalten hätten, in die Gegnerschaft zu Dänemark-Holstein hineingetrieben; 1536 rüstete bereits eine Armada zum Entsatz von Kopenhagen. Nach dessen Fall wurden die kriegerischen Pläne eine Zeitlang zurückgestellt; der Brüsseler Stillstand (1537) gab der holländischen Schiffahrt auf

vier Jahre Ruhe und Frieden zurück. Doch die Weigerung des Kaisers, mit Christian III. aufrichtig und endgültig Frieden zu schließen, trieb Dänemark zum Anschluß an die antikaiserliche Partei in Europa; es hat sich aus diesem Grunde an dem klevischen Krieg (1542—43) beteiligt. Während des Konflikts mit Karl V. und seinen Niederlanden hat die dänische Monarchie mit großem Geschick das Druckmittel ausgenutzt, das ihr die Herrschaft über den Sund an die Hand gab. Beschlagnahme ganzer Kauffahrteiflotten, ja völlige Sundsperre während des Kriegsjahres 1543 sollten jedermann klarmachen, daß weitere Unterstützung des Pfalzgrafen zum Ruin der seefahrenden Provinzen der Niederlande führen werde. Der Zweck wurde erreicht. Der Friede von Speier am 23. Mai 1544 erhielt erst seine eigentliche Bedeutung durch ein gleichzeitiges Sonderabkommen, in dem Karl V. versprach, für die Familie Christians II. fernerhin keinen neuen Krieg zu beginnen. Ließ der Kaiser damit die Prätendenten fallen, so erhielten dafür die Niederlande die freie Sundfahrt garantiert durch ihren kaiserlichen Herrn und durch Dänemark, die beide jetzt anders als früher imstande und willens waren, dem Verlangen eines Dritten, wie derzeit Lübecks, nach Einschränkung der Sundpassage entgegenzutreten. Von besonderer Wichtigkeit war, daß der Speirer Friede als Erbvertrag die Gewähr der Dauer in sich schloß. Die Republik der Generalstaaten hat ihn als eins der wertvollsten Vermächtnisse der burgundisch-habsburgischen Zeit übernommen. Noch 1791 konnte der Handelshistoriker Fischer[1] feststellen, daß »dieser Traktat bis auf die neueste Zeit die Grundlage aller Handelsverträge zwischen den vereinigten Niederlanden und der Krone Dänemark geblieben« ist.

Die endgültige Verständigung zwischen beiden Mächten, die von einer weitgehenden wirtschaftlichen und kulturellen Interessengemeinschaft getragen wurde, machte, wie angedeutet, der Sundpolitik Lübecks ein Ende. Die Spannung zwischen Hansestädten und Holland besteht auf wirtschaftlichem Gebiete fort, kann sich aber nicht mehr in alter Weise durch Behinderung der holländischen Ostseefahrt in handelspolitischen Machtkämpfen auslösen.

---

[1] Fr. Chr. Jonathan Fischer, Geschichte des teutschen Handels, III Hannover 1791, S. 447.

Während der Grafenfehde (1535) hatte Lübeck versucht, auf seine alte Stapelpolitik zurückzukommen; aber die matten Versuche, von der niederländischen Regierung irgendwelche Zugeständnisse zu erlangen, fielen platt zu Boden. Zeitweilige Hemmung der Sundfahrt unter dem Vorwande des beginnenden Seekriegs mußte unter Entschuldigungen aufgegeben werden. Ohne viel Aufhebens ist der Hamburger Stillstand von 1534, der das rechtliche Verhältnis zwischen Lübeck und den Niederlanden regelte, aus einem befristeten Vertrage in einen immerwährenden umgewandelt worden. Von Stapelwaren und Kontingentierung der Schiffahrt war darin nicht die Rede.

Daß der Ausgang des Kampfes um Dänemark das dänische Königtum erheblich gestärkt hatte, lehrt schon ein Blick auf die Vorgänge des klevischen Krieges. Christian III. und seine Nachfolger sitzen viel fester im Sattel als der Vater Friedrich I., den sein eigener Kanzler in vertraulichem Schreiben als Bettelkönig hatte bezeichnen können. Für die Hanse wurde Dänemarks Erstarkung eine erhebliche Gefahr. Sie war Vorbedingung für die Bestrebungen, die Grundlage der hansischen Stellung, die Privilegien, im ungünstigen Sinne zu revidieren und in mühsamer diplomatischer Kleinarbeit den hansischen Betrieben auf dänischem Reichsboden Luft und Licht zu entziehen. Zudem war es mit dem politischen Leitsatz, daß Dänemarks Geschicke an die Lübecks geknüpft seien, der bei Bekämpfung Christians II. noch eine große Rolle gespielt hatte, vorbei. Dänemark vermag auf eigenen Füßen zu stehen. Wir erfuhren bereits, daß Gustav Wasa ein starkes Schweden neben das neuerstarkte Dänemark stellte. Ihm und seiner Dynastie hat Lübeck Jahrzehnte hindurch alles, was es noch an Kräften besaß, entgegengeworfen. Die neue Machtverteilung hat Lübecks Ringen dann doch den endgültigen Erfolg versagt.

Während die beiden nordischen Reiche in unmittelbarem Zusammenhang mit der Krise von 1531—44 sich mehr und mehr instand setzten, die deutschen Ostseestädte mit »maritimem Hausarrest« [1] zu belegen, haben diese die Verluste an politischem Ansehen

[1] Der treffende Ansdruck für Deutschlands Verhältnis zur See und zu den Mächten im Umkreis bei Franz Schuselka a. a. O. S. 103.

nicht wieder eingebracht. Als Lübeck in die Verwicklungen der 30er Jahre eintrat, wurde es allseitig hoch eingeschätzt, ja überschätzt. Die Unkenntnis, welche die Regierungen Westeuropas häufig den Verhältnissen des Ostens gegenüber an den Tag legten, vergrößerte an den Höfen von Brüssel, Hamptoncourt und Fontainebleau den Respekt vor den Lübeckern, die Untertanen Karls V. einen Fehdebrief zu schicken wagten. Man war überzeugt, daß sie nur die Bannerträger oder Vortruppen einer weitreichenden Koalition des Ostens seien. Wenn von den Lübeckern und ihren »Adherenten« die Rede ist, so liegt der Zauber eben in dem Zusatz unbestimmter Art und Bedeutung. Diesen wohltätigen Schleier hat Lübecks draufgängerische Politik selbst zerrissen. Man sah es 1533 isoliert und verlassen. Während der Grafenfehde hat Christian von Holstein Lübecks Vornehmen Heinrich VIII. gegenüber mit Machtansprüchen Venedigs verglichen, zugleich aber die Annahme bekämpft, daß Lübeck der Republik an die Seite zu stellen sei[1]. Die nüchterne Auffassung, daß hinter dem hochfahrenden Wesen der Hansen keine eigentliche Macht stecke, hatten schon 1532 die holländischen Behörden vertreten; sie wurde Gemeingut, als sich in der Folgezeit die Hohlheit der lübischen Prahlereien und Praktiken herausstellte. Die frühere Überschätzung schlug jetzt in Geringachtung um. Staatssekretär Cromwell, dessen Herr an den Lübeckern zuvor eine feste Stütze zu finden gehofft hatte, spricht 1535 von ihnen als von »Kanaillen und Bettlern«[3]. Schon 1542—43 zeigt es sich sodann aufs deutlichste, daß Lübeck von den Kabinetten als eine Stadt wie Danzig oder Hamburg, nicht aber als baltische Macht hinfort behandelt wird.

Lübecks Verhältnis zur Hanse schien äußerlich durch die nordischen Wirren nur wenig berührt zu werden. Früher war der holländische Wettbewerb in der Ostsee allerdings als eine ge-

---

[1] Waitz a. a. O. II, S. 394. 395.

[2] NA Nr. 49 § 3: Consideré que les Oistrelins sont de telle nature que sans rigueur et menaches l'on n'y peult riens faire avec eulx et ne sont flectibles, quelques belles parolles qu'on leur puist donner, et, comme chacun dit, c'est une superbe nacion, laquelle n'a gaires de puissance.

[3] Letters and Papers, Foreign and Domestic, Henry VIII., Bd. 8 Nr. 666 S. 253.

meinhansische Sache betrachtet und vom Bunde aus bekämpft worden. Aber zu seinen eigentlichen Aufgaben, unter denen der Handelsschutz im Auslande durch Ausbau der privilegierten Stellung und Erhaltung der Kontore in erster Linie stand, gehörte der lübisch-holländische Zwist in seiner damaligen Gestalt nicht. Lübeck focht nicht als Haupt der Hanse für ein bündisches Ziel, sondern für seinen Eigenbelang, der zahlreiche Städte gar nicht berührte, nur wenige in die gleiche Richtung wies und viele in ihren Interessen verletzte. Die beiden Seestädte, die nächst und neben Lübeck den ersten Rang im deutschen Seehandel behaupteten, Danzig und Hamburg, versagten sich der Travestadt. Danzig hat den offenen Sund nicht minder für wünschenswert gehalten als Amsterdam, und Hamburg hat unentwegt seine guten Maklerdienste angeboten, um sich, den Niederlanden und dem ganzen Osten zum Frieden zu verhelfen. Es scheint sich damals der große Umschwung anzubahnen, der in Hamburgs Handelsleben bis heute nachgewirkt hat. Aus dem Export- und Umschlagsplatz zweiter Ordnung, der durch die Zufuhren vom Osten Lübeck tributär ist, wird der Importhafen für den Westen. Ein Bruch mit den Niederlanden, über deren Weltmärkte diese Einfuhr sich zum guten Teil bewegte, war daher ein ganz besonderes Angehen für Hamburg[1]. Seine Bemühungen für den Frieden drücken aber auch allgemein das Unbehagen der hansischen Handelswelt über Lübecks kriegerisches Vorgehen aus. Es ist immer ein gewagtes Unterfangen, dem friedebedürftigen Handel durch friedenstörende Mittel aufzuhelfen. Für die Hanse ergab sich aus diesen Verhältnissen teilnahmloses Zuschauen; erst der Hansetag von 1535 hat eingegriffen, indem er den Traditionen des Bundes getreu an der Wiederherstellung des herkömmlichen Ratsregiments nach Kräften mitarbeitete. Man konnte meinen, Lübeck damit wieder zu seinem hansischen Beruf, die gemeinsamen Interessen zusammenzuhalten, zurückgeführt zu haben.

Lübeck, am Sunde siegreich und mächtig, hätte auch der Hanse neuen Zusammenhalt, vielleicht mit stärkerer Unterordnung

---

[1] Diese allgemeine Begründung von Hamburgs Haltung besteht doch wohl zu Recht unbeschadet der oben nachgewiesenen speziellen Motivierung seiner Neutralität von 1533 wegen des Biervertriebs in Holland.

der einzelnen Städte gegeben; der Mißerfolg stärkte die auseinanderstrebenden Tendenzen. Zudem ließ sich die Restauration in Lübeck die Gelegenheit entgehen, an der Spitze der eifrig protestantischen »See- und Hansestädte«[1] Bremen, Hamburg, Magdeburg und Braunschweig in den Schmalkaldischen Krieg in Niedersachsen (1547) einzutreten. Es hatte sein Gutes, die hansischen Sachen nicht mit den Religionshändeln zu verquicken; aber trotzdem hätte die führende Stadt Norddeutschlands beim Entsatz Bremens und bei Drakenburg in erster Reihe stehen müssen. Erst später ist Lübeck den Anforderungen seines Prinzipats wieder mehr gerecht geworden.

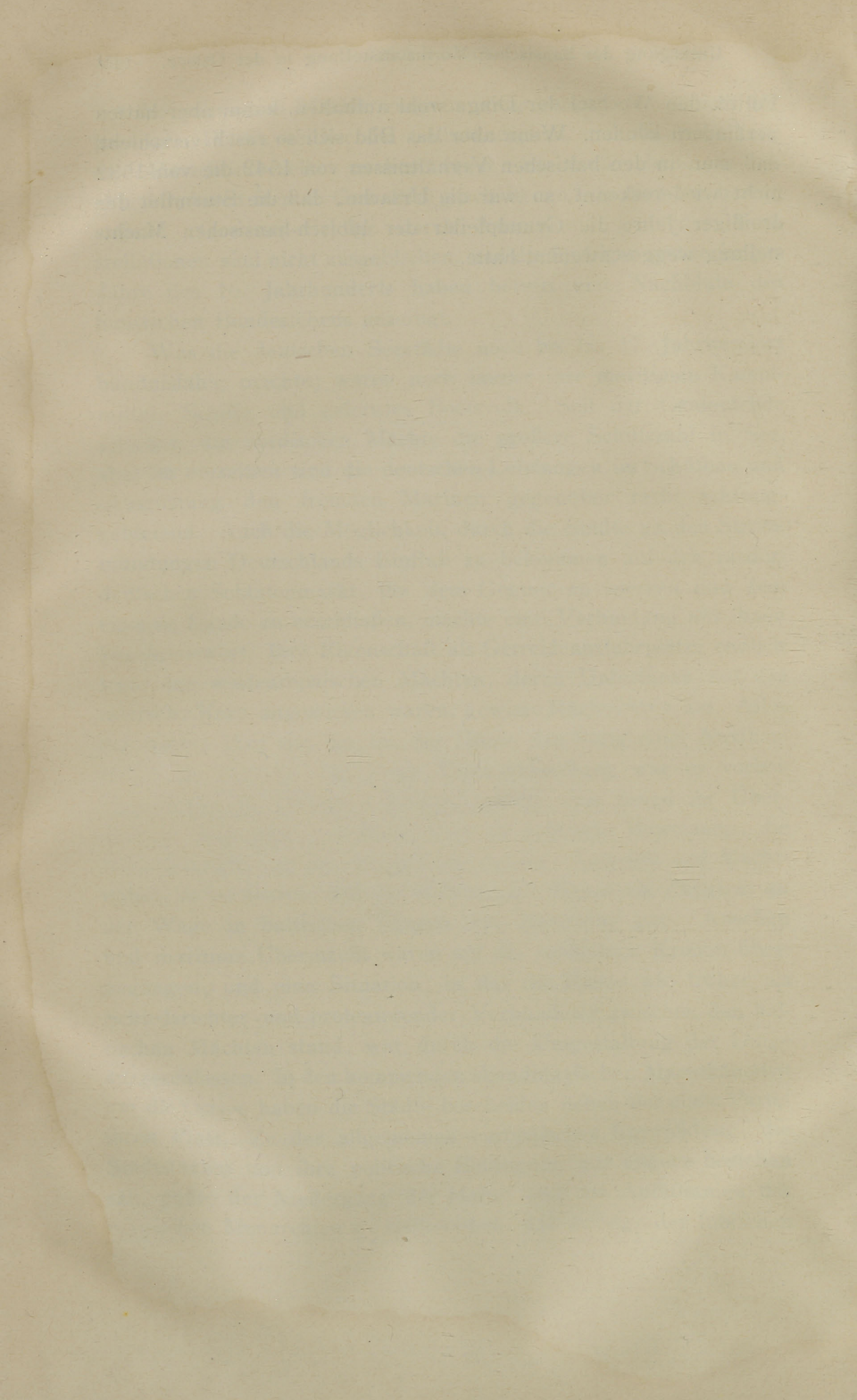
Je weiter die Forschung in die Details der Verkehrsgeschichte eindringt, um so deutlicher stellt sich heraus, daß es um 1544 mit dem deutschhansischen Seehandel noch durchaus nicht vorbei war. Die Nordseehäfen Hamburg, Bremen und das nichthansische Emden haben erst im 16. Jahrhundert die großen Schritte nach vorwärts getan. Das gleiche gilt von Danzig. Lübecks Nachbarstädte haben sich auf der früheren Höhe allerdings nicht halten können; Lübeck selbst hat aber nicht nur neue maritime Betriebe eröffnet, sondern auch im russischen Handel noch gute Tage erlebt. Was aber seit 1544 ziemlich entschwunden war, war die Möglichkeit, das handelspolitische Verhältnis zum Ausland von sich aus zu regeln. Es sind jetzt umgekehrt die fremden Mächte, welche die hansischen Kreise stören. Schon im klevischen Krieg hatte man sich der dänischen Verkehrssperre gegen die Niederlande fügen müssen. Wie die Dänen am Sund, so machten die Niederländer in der Nordsee die Rechte der Kriegführenden rücksichtslos geltend. Die hansischen Unterhändler, die in Brüssel vorstellig wurden, mußten spüren, daß die Macht ihrer Auftraggeber viel weniger hoch als früher eingeschätzt wurde. Die Tat steht nur selten noch hinter dem Diplomaten. Neutralität ist das große Schlagwort; nur muß man froh sein, wenn sie von kriegführenden Seemächten anerkannt wird. War Lübeck in den dreißiger Jahren nur allzu unbekümmert

[1] Als »sehe und antzestedt« bezeichnen sich die genannten Städte im Braunschweiger Abschied vom 2. Aprll 1547, auf Grund dessen das Entsatzheer für Bremen aufzustellen war. — RA Brüssel, Secr. allem., I. Ann., Bd. XXIII Bl. 72, jetzt NA Nr. 534.

um die politischen Mächte ringsum vorgegangen, so verliert die hansische Politik seither die Selbständigkeit und die Fähigkeit, ihre Marschlinie selbst zu bestimmen. Sie muß sehen, wie sie sich der durch fremde Gewalten geschaffenen Situation am besten anpaßt. Gewisse Erfolge durch Ausnutzung günstiger Konstellationen sind nicht ausgeblieben, und die fünfziger und sechziger Jahre des 16. Jahrhunderts haben bereits eine Nachblüte des hansischen Bundeslebens gezeitigt.

Was die deutschen Seestädte noch bis ins 17. Jahrhundert bündnisfähig machte, waren noch immer ihre maritimen Kampfmittel, Schiffe und gelerntes Bootsvolk. Seit der Grafenfehde schicken die nordischen Mächte die größere Schiffszahl in See, aber im einzelnen sind die deutschen Leistungen im Schiffbau und -Ausrüstung den fremden Marinen gegenüber recht achtunggebietend. Auch die Möglichkeit, durch die Städte an den Strommündungen Deutschlands Einfluß zu bekommen auf den niederdeutschen Soldatenmarkt, ihn dem Gegner zu sperren und dem eigenen Lande zu erschließen, machte eine Verbindung mit ihnen begehrenswert. Ihre Eigenschaft als Getreideausfuhrplätze endlich legte den westeuropäischen Mächten, deren Untertanen auf das ostersche Korn angewiesen waren, gewisse Rücksichten auf. Alles das reichte aber nur hin, um der Hanse den Rang einer Auxiliarmacht zu sichern. Mit ihrer Vormachtstellung war es vorbei. Wir haben die Elemente kennen gelernt, aus denen ihr Übergewicht resultierte; es waren die hohe politische Bewertung, die Seestreitkräfte und die Möglichkeit, beides, Autorität und Machtmittel, so zu nutzen, daß die Haltung der Hanse als Zünglein an der Wage in baltischen Fragen den Ausschlag gab. Ansehen und maritime Übermacht waren auf die nordischen Kronen übergegangen, und eine Situation, in der die Hanse wie früher als Schiedsrichter und protegierender Verbündeter zwischen den baltischen Mächten stand, war durch die Umgestaltung der Dinge ausgeschlossen. In den kommenden skandinavischen Machtkämpfen um die Ostsee haben die Städte bescheiden neben der einen Partei ihren Platz. Zu der allgemeinen europäischen Entwicklung, die Stadtstaaten und ihre politische Betätigung nur ungern bestehen sah, paßte der Niedergang der Hanse und das Aufkommen der nordischen Monarchien so vollkommen, daß Erfolge der lübischen

Politik den Wechsel der Dinge wohl aufhalten, kaum aber hätten verhindern können. Wenn aber das Bild sich so rasch verschiebt, daß man in den baltischen Verhältnissen von 1542 die von 1532 nicht wiedererkennt, so war die Ursache, daß die Sturmflut der dreißiger Jahre die Grundpfeiler der lübisch-hansischen Machtstellung weggeschwemmt hatte.



III.

Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII.

Von

Otto Held.

Einleitung. Überblick über die politische Lage und die Entwicklung des Handels und Verkehrs zwischen der Hanse, Frankreich und der Bretagne.

Konstantin Höhlbaum macht einmal die Bemerkung, daß man die Entwicklung und die Epochen der Handelsgeschichte der Hanse nur aus der Gesamtlage der Völker und der Staaten zu erkennen vermöge, nicht aus dem einseitigen Studium der hansischen Dokumente[1].

Diese Worte bewahrheiten sich in der ganzen Geschichte der deutschen Hanse. Sie behalten ihre Gültigkeit auch in hohem Grade für die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts.

Ein reiches urkundliches Material beleuchtet für diesen Zeitraum die mannigfaltigen kommerziellen und politischen Beziehungen der deutschen Hanse zu fast allen Nationen Mittel- und Nordeuropas. Es gestattet eine klare Erkenntnis der Förderungen und Hemmungen, die der hansische Handel und Verkehr mit dem Auslande fand.

Die zweite Hälfte des 15. Jahrhunderts war für die gedeihliche Entwicklung des Handels keine günstige Zeit. Fast alle europäischen Staaten hatten in Angriffs- oder Verteidigungsstellung erbitterte Kämpfe auszufechten. Die Küstenländer des atlantischen

[1] HUB. (Hans. UB.) III, S. 428 Anm.

Ozeans litten ebenso, wie die Länder, die das Ostseebecken umsäumten, unter den Verheerungen des Krieges.

Nach einem Kampfe, der länger als drei Menschenalter getobt hatte, drängte Frankreich[1] im fünften Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts den englischen Erbfeind aus dem Lande. Nur Calais blieb den Engländern als letzter Rest des lange behaupteten französischen Bodens. Auf diesen in militärischer und kommerzieller Hinsicht bedeutenden Platz gründeten sich die immerfort erhobenen und mit Waffengewalt unterstützten Ansprüche der englischen Könige an das verlorene Land.

Die französischen Herrscher mußten ständig auf der Hut sein, die gefährlichen Einfälle der Engländer von ihrem Reiche abzuwehren. Sie wären wohl kaum erfolgreich gewesen, hätten nicht die blutigen Parteikämpfe der weißen und roten Rose die Engländer an einem tatkräftigen, nachhaltigen Vorgehen gehindert.

Das Haus Lancaster lag mit dem Hause York in erbittertem Streite um Krone und Reich. Alle Nachbarländer ergriffen für und wider Partei. So wurde der Boden Englands der Schauplatz langer Kriege, unter deren Wirkungen auch die Nachbarn zu leiden hatten.

Ein drittes Gebiet kriegerischer Spannung entstand im Süden des Kanals. Frankreich rang mit Burgund in lange unentschiedenem Kampfe. Durch diplomatische Kunst, der jedes Mittel recht war, gelang es König Ludwig XI., seinem gefährlichen Vasallen Karl von Burgund das Schwert aus der Hand zu winden. Sein Erfolg war um so größer, da er noch fortwährend mit den feudalen Gewalten im Innern seines Landes zu kämpfen hatte.

Die Bretagne im Nordwesten Frankreichs stand aus nationalem Selbsterhaltungstrieb meist auf der Seite der Gegner Frankreichs. Sie in Schach zu halten, erforderte die ganze Aufmerksamkeit der französischen Regierung.

Im Süden Frankreichs trugen Kastilien und Aragon nicht ohne Hilfe des französischen Nachbarreichs ihren Streit um die Herrschaft aus.

Alle diese Kämpfe blieben nicht auf die unmittelbar beteiligten

[1] Im Titel ist Frankreich im modernen Sinne, also mit Einschluß der Bretagne, die in dem behandelten Zeitraum noch fast selbständig war, gefaßt.

Mächte beschränkt. Sie pflegten immer einen größeren Umfang anzunehmen und sich auf die den kriegführenden Staaten benachbarten Länder auszudehnen. Zu Land und zu Wasser wurde gekämpft. Besonders der Kanal war ein bevorzugter Kriegsschauplatz. Hier kreuzten England und Frankreich, zusammen mit ihren Bundesgenossen, in zahlreichen Seetreffen die Waffen.

An den Rändern der Ostsee kämpften Schweden und Dänemark um den Vorrang. Im Süden des baltischen Meeres unterlag der deutsche Orden nach dreizehnjährigem Ringen der polnischen Übermacht. Ferner störten im deutschen Reiche zahlreiche Fehden die ruhige Entwicklung des Landes.

Wie auf dem atlantischen Ozean, so spielte sich auch in der Ostsee selbst ein Teil der Kämpfe ab. Hier wurden ebenfalls die Nachbarn der kämpfenden Parteien in die Kriegswirren hineingezogen.

Mit den Schwankungen der politischen Verhältnisse der Staaten zueinander pflegen Schwankungen der kommerziellen Beziehungen eng verbunden zu sein. Denn Handel und Politik stehen in gegenseitiger Wechselwirkung. Nur günstige politische Zustände gewähren eine sichere Grundlage für den Handel. Anderseits wirken gute Handelsbeziehungen zwischen zwei Staaten zugunsten eines ruhigen und gleichmäßigen Verlaufs der politischen Angelegenheiten.

Die deutsche Hanse war eine zugleich kommerzielle und politische Macht. Ihre Mitglieder trieben Handel von Rußland bis zur Straße von Gibraltar. Es konnte nicht ausbleiben, daß die Hanse in ihrer doppelten Eigenschaft als Handelsmacht und als politische Macht in die Kämpfe, die sich auf dem atlantischen Ozean und auf der Ostsee abspielten, verwickelt wurde.

In erster Linie eine Handelsmacht, konnte sie nur gedeihen, wenn der Friede den Handelsverkehr gestattete. Daher suchte sie stets, soweit es möglich war, den Frieden zu erhalten und, war er gebrochen, ihn alsbald wieder herzustellen. Wo eine Friedenspolitik schließlich zu keinem Ziele führte, hat die Hanse als politische Macht auch zu den Waffen greifen müssen.

Als politische Macht wurde sie von den Westmächten in deren politische Berechnungen einbegriffen. Sie fand sich umworben und zurückgestoßen, gefördert und gehemmt nach Maßgabe der politi-

schen Konstellation. Mit Geschick und Glück wand sie sich durch zahlreiche Schwierigkeiten hindurch. In der Kunst diplomatischer Verhandlung bewährte sie sich auch im Westen.

Am Ende des 15. Jahrhunderts konnte die Hanse nicht ohne Genugtuung auf die erreichten Erfolge zurückblicken. Sie hatte nichts verloren, sondern ihren Handel erweitert und gesichert. Namentlich mit dem französischen Reiche, dem eigentlichen Frankreich und dem Herzogtum Bretagne, waren ganz neue Grundlagen für einen gedeihlichen Handel und Verkehr geschaffen worden.

Handelsbeziehungen deutscher Städte zur nord- und westfranzösischen Küste[1] sind mit Sicherheit erst am Ende des 13. Jahrhunderts nachweisbar.

Das Binnenland wurde in den Zeiten des beginnenden norddeutsch-französischen Verkehrs wohl kaum besucht. Die drückenden Zölle machten den Handel wenig lohnend und den Verkehr äußerst beschwerlich. Außerdem konnten die Erzeugnisse des französischen Binnenlandes auf den Strömen leicht zu den zahlreichen Küstenplätzen geschafft und dort bequem von den deutschen Kaufleuten gehandelt werden.

Die norddeutschen Kaufleute besuchten nur ganz vereinzelt die Märkte der Champagne. Sie gingen hauptsächlich in die Hafenstädte und verkehrten an allen Küstenplätzen von der Normandie an bis hinab zur Gascogne; nach der Bretagne fuhren sie indes besonders gern.

Die wechselnden Herrschaftsverhältnisse in Frankreich übten nur geringen Einfluß auf den Verkehr der hansischen Kaufleute in den französischen Hafenstädten aus. Als die Engländer große Teile der nord- und westfranzösichen Küste im Besitz hatten, erfuhr der hansische Handel keine Unterbrechung. Handel und

---

[1] Hier möge nur die wichtigste neuere Literatur, die den hansisch-französischen Handel näher berücksichtigt, angeführt werden: Ch. Gouraud, Histoire de la politique commerciale de la France 1854, S. 92/93. Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens 1858, S. 90—97. E. Worms, Hist. commerciale de la ligue Hanséatique 1864. K. Höhlbaum, HUB. III. S. 15 Anm.; S. 452—458 Anm. H. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France 1885, I, S. 155—157. A. Agats, Der hansische Baienhandel 1904, S. 45—56. R. Häpke, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt 1908, S. 125—141.

Verkehr spielten sich dort unter denselben Formen ab, wie mit dem englischen Inselreiche.

Während des englisch-französischen Krieges gelang es der Hanse, einen großen Teil des Zwischenhandels zwischen Frankreich und England, ebenso zwischen der Bretagne und dem englischen Reiche in ihre Hand zu bringen. Es ist klar, daß der Sieg der Franzosen in dem hundertjährigen Ringen mit England ihr noch mehr das Übergewicht über die englischen Konkurrenten verschaffte und sicherte. Erst gegen das Ende des 15. Jahrhunderts erwuchsen den Hansen auf dem Kanal in den seetüchtigen Holländern erfolgreiche Rivalen.

Als die französische Krone wieder in den dauernden Besitz der Küstenstriche kam, begann sich auch das Verhältnis zwischen Frankreich und der deutschen Hanse anders zu gestalten; es wurde nun mit dem neuen Herrn der französischen Küste staatsrechtlich geregelt.

Wenn man den Schluß ziehen darf, daß dort, wo die von der französischen Regierung den Hansen verliehenen Privilegien verkündet wurden, auch ein fortgesetzter Verkehr der hansischen Kaufleute und Schiffer stattfand, so müssen sie in fast allen französischen und bretonischen Häfen bekannt gewesen sein. Da die Schiffahrt noch immer Küstenschiffahrt war, so ist sehr wahrscheinlich, daß die Hansen so oft als möglich an den Hafenplätzen anlegten, um ihrem Erwerbe nachzugehen.

Zu den am meisten besuchten Orten gehörten Bayonne, La Rochelle, Bordeaux und Brouage an der Westküste; Honfleur, Harfleur, Dieppe und Rouen an der Nordküste. In der Bretagne waren die Bai von Bourgneuf und Nantes die Hauptpunkte für den hansischen Handel. In beiden Orten vertraten eigene Faktoren die Interessen der hansischen Kaufleute. In den Häfen der Westküste fand ein reger Handelsverkehr mit spanischen und portugiesischen Kaufleuten statt.

Die kölnischen Handelsleute besuchten meist auf dem Landwege die französischen Städte[1]. Sie drangen in das Binnenland weiter ein, als es die hansischen Kaufleute von den Küstenplätzen

---

[1] Vgl. B. Kuske, Die Kölner Handelsbeziehungen im 15. Jahrhundert. Vierteljahrsschr. für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 7, 1909, S. 306—307.

her zu tun pflegten. Außer im südlichen Frankreich sind sie in Paris, wo deutsche Kommissionäre den Handel förderten, weniger zahlreich in Rouen, Orléans und Amiens nachzuweisen.

Von den übrigen Hansen beteiligten sich besonders die Preußen und Livländer am Handel mit Frankreich und der Bretagne[1]. Eine günstige Überlieferung hebt ihren Anteil allerdings sehr nachdrücklich hervor. Trotzdem bleibt die Tatsache bestehen. daß sie recht zahlreich nach dem Westen segelten.

Die Kaufleute der wendischen Städte richteten ihre Fahrten erst um die Mitte des 15. Jahrhunderts in größerem Umfange nach der französischen und bretonischen Westküste.

Fast alle Hansen fuhren in größeren Flotten nach dem Westen. Die Piraterei der nordfranzösischen und bretonischen Küstenbevölkerung machte diese Vorsichtsmaßregel nötig. So standen die Einwohner von S. Malo[2] und Dieppe[3] als Seeräuber in besonders schlechtem Rufe. Nur eine Vereinigung der Handelsschiffe zu starken Flotten konnte die Kaufleute vor schweren Verlusten schützen.

In späterer Zeit legten sie nicht so häufig in den französischen Häfen an, wie es früher üblich war. So fuhren die Baienflotten ohne öfteren Aufenthalt zu ihrem Ziel. Der lebhafte Verkehr der Hansen mit Frankreich führte sie dazu, ihre Schiffe nach dem Vorbild der großen französischen Lastschiffe zu bauen. Der Schiffstyp der Karavelle fand viel Nachahmung[4].

Das Interesse der hansischen Kaufleute an dem französischen Handel beruhte hauptsächlich auf der Ausfuhr der Erzeugnisse des fruchtbaren französischen Bodens und der Stoffe, die der Gewerbefleiß der Bevölkerung bereit stellte. Die Einfuhr hansischer Waren stand der Ausfuhr bedeutend nach.

---

[1] Vgl. V. Lauffer, Danzigs Schiffs- und Warenverkehr am Ende des 15. Jahrhunderts. ZS. d. Westpreuß. Geschichtsver., Heft XXXIII, S. 40—42.

[2] Vgl. The Libell of Englishe Policye v. 1436, übersetzt von Hertzberg-Pauli, S. 72, Vers 324/325.

[3] Vgl. die Äußerung Th. Basins über die Einwohner von Dieppe: »navalis exercitii et piraticae satis periti et docti esse consueverunt« (Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis XI, éd. J. Quicherat) Bd. I, S. 153/154.

[4] E. Daenell, Die Hanse und Holland, Hans. Geschichtsbl., Jg. 1904, S. 29.

Als wichtigster Ausfuhrartikel erscheint der Wein. La Rochelle war der Hauptort für die Weinausfuhr. Dort und in der Baie kauften die Hansen Poitouwein, in Nantes Orléanswein, in Bordeaux den Wein aus der Gascogne[1]. Dann ist als wichtiger Ausfuhrartikel Salz anzuführen, das aus der Bai von Bourgneuf und aus Brouage von den hansischen Schiffen geholt wurde. Auch von der Insel Ré in der Nähe von La Rochelle scheint Salz ausgeführt zu sein[2].

In geringerem Maße wurden Korn (Weizen)[3], Fische[4], Lampreten[5], Öl und Seife[6], von den Hansen aus Frankreich heimgebracht. In den westfranzösischen Häfen kauften sie Südfrüchte und Erzeugnisse, die von spanischen und portugiesischen Kaufleuten herbeigeschafft waren. Von gewerblichen Produkten erwarben die hansischen Kaufleute in der Baie eine Art Segeltuch, Kannevas, ferner grobes Wollzeug, Kirsey, und Leinwand[7].

Als Einfuhrartikel, die die Hansen nach Frankreich brachten, sind Korn (Roggen)[8], Tuche und Laken[9], Pelzwerk[10], Heringe[11],

---

[1] A. Agats, Baienhandel, S. 16—44. H. Hartmeyer, Der Weinhandel im Gebiete der Hanse im Mittelalter. Volkswirtschaftl. und wirtschaftsgesch. Abhdlg. hrsg. von W. Stieda, N. F. Heft 3, S. 3; 15—17; 34—40; 115—116. Vgl. dazu die Besprechung von W. Stein in den Hans. Geschichtsbl. Jg. 1906, S. 435—47, bes. S. 442. Ferner HUB. II, Nr. 252; III, S. 259, 392 Anm. V, Nr. 1099; VI, Nr. 70, 291, 333, 360; VIII, Nr. 84 §§ 31, 50, Nr. 215 § 67, Nr. 1160 §§ 30, 69; IX, Nr. 196 § 3. HR. I, 3 Nr. 202 § 1, Nr. 317 § 12. HR. I, 8 Nr. 191. HR. II, 1 Nr. 385. HR. II, 7 Nr. 26, 488 § 93, S. 733 § 72, S. 735 §§ 93, 96, 97. HR. III, 2 Nr. 501 § 6, Nr. 508 §§ 13, 15, 26, Nr. 509 § 79.

[2] Da der Salzhandel der Hanse von A. Agats a. a. O. erschöpfend behandelt ist, kann hier auf Angabe von Belegstellen verzichtet werden.

[3] HR. III, 2 Nr. 471, 496 § 86.

[4] HUB. VIII, Nr. 215 § 62.

[5] Th. Hirsch a. a. O., S. 92.

[6] HUB. III, Nr. 624; V, Nr. 59. HR. I, 2 Nr. 209 § 15. HR. I, 5 Nr. 59 § 4.

[7] Th. Hirsch, a. a. O., S. 92, 256. HR. II, 1 Nr. 381 §§ 88, 89, 98. HUB. VIII, Nr. 215 §§ 35, 37.

[8] HR. I, 7 Nr. 801 § 15. HR. II, 4 Nr. 196 § 34. HUB. III, Nr. 22.

[9] HR. I, 3 Nr. 306 §§ 5, 6. HR. I, 6 Nr. 380, 400. HR. II, 4 Nr. 478.

[10] HR. II, 7 Nr. 505 § 6. HR. I, 6 Nr. 593. HUB. V, Nr. 650.

[11] HUB. V, Nr. 507, 817.

Stockfische[1], Pech, Teer, Asche, Wagenschoß und Mehl[2] erwähnt. Bei dieser Aufzählung ist der starke Anteil der preußischen und livländischen Kaufleute am französischen Handel klar ersichtlich. Die Kölner Handelsleute führten Metallwaren, besonders Sensen, nach Frankreich ein[3]. Die Einfuhr von Tieren — Marder, Zobel, Hermeline und Renntiere werden genannt — durch Hansen geschah nur gelegentlich, um eine Liebhaberei Ludwigs XI. zu befriedigen[4].

Obwohl die Privilegien und Schutzbriefe, die der Hanse von der französischen und bretonischen Regierung ausgestellt waren, den gleichen Schutz und dieselben Rechte für ihre Untertanen im hansischen Verkehrsgebiet forderten, wie sie den Hansen in Frankreich und in der Bretagne zugesichert wurden, ist ein stärkerer Verkehr französischer und bretonischer Kaufleute nach dem Osten nicht bezeugt. Sie trieben mehr den Landhandel. Der Chronist Basin macht darauf aufmerksam, daß die Franzosen infolge des Reichtums ihres heimatlichen Bodens den Seehandel, dessen Nutzen er nicht verkennt, auch gar nicht nötig hätten. Ihnen stände die ganze Welt offen, ohne daß sie sich der Schiffe zu bedienen brauchten. Anderseits erkannte er wohl, daß die Engländer durch die insulare Beschaffenheit ihres Landes auf den Seehandel angewiesen seien[5].

Erst als die Küstenstriche Frankreichs vollständig der französischen Krone gehörten, blühte der aktive Seehandel der Franzosen auf. Eine starke Kriegsflotte hatte in den zahlreichen Kämpfen mit der englischen Seemacht gelernt, den französischen Kaufmann auf dem Meere zu beschützen. Durch die Fürsorge der

---

[1] HR. I, 4 Nr. 38 § 2.

[2] Vgl. C. Sattler, Handelsrechnungen des deutschen Ordens, S. 74. Th. Hirsch a. a. O., S. 91. V. Lauffer a. a. O., S. 34.

[3] HUB. X, Nr. 21, 41, 69, 70.

[4] HR. III, 4 Nr. 442, 443. HUB. X, Nr. 799. Mémoires de Philippe de Commines, éd. Dupont, 1840—47, S. 234 Anm.

[5] Vgl. Th. Basin a. a. O., III, l. 7, Kap. I: »Cum enim Anglici insulares sint, habent nauticis traiectionibus sua exercere commercia; quod ita Gallis, etsi commodum, minime tamen necessarium exsistit, quibus solum proprium cuncta vitae necessaria abunde subministrat et quibus quaquaversum pervius patet, absque nautica traiectione, orbis terrarum.«

Regierung Frankreichs wurde auch der Außenhandel belebt. In den von den französischen Königen begünstigten Städten schuf ein regsamer Gewerbefleiß bald die Erzeugnisse, die für den Export Gewinn zu bringen versprachen.

Dasselbe gilt auch für die Bretagne. Trotzdem erlangte der Verkehr französischer und bretonischer Kaufleute in den Hansestädten nicht die Wichtigkeit, die mit dem Wert ihrer Ausfuhrartikel im gleichen Verhältnis stand. Die noch lange Zeit erforderliche Rücksichtnahme auf die englische Feindschaft, ferner die Abneigung der Hansestädte, Gäste aufzunehmen, hielt die Kaufleute aus Frankreich und der Bretagne von der Fahrt nach dem Osten zurück. — Die norddeutschen Kaufleute hatten von Anfang an in dem französischen und bretonischen Reiche gute Aufnahme gefunden. Die Könige von Frankreich brachten dem norddeutschen Handel frühzeitig Interesse entgegen. So erteilte König Philipp IV. den Lübeckern schon 1294 und 1298 Freibriefe. Karl V. gewährte dem Handel der Hansen im Jahre 1370 Schutz und Geleit. Karl VI. folgte seinem Beispiele. Er begünstigte besonders die preußischen und die Kamper Kaufleute. Doch erst im 15. Jahrhundert gelangte der hansisch-französische Verkehr zur vollen Blüte. Um die Engländer wirtschaftlich zu schädigen förderten die Könige Frankreichs den hansischen Handel und lenkten ihn mit Absicht in größerem Umfange in ihr Land[1]. Karl VII. und noch mehr sein bedeutenderer Sohn Ludwig XI. gewährten der Hanse viele Handelsvorteile.

Ludwig XI., ein Meister politischer Rechenkunst, versuchte auch die nicht nur wirtschaftlich mächtige Hanse in den Kämpfen mit England und Burgund zu gebrauchen. Als politische Macht sollte sie seinen Zwecken dienen. Obgleich seine Bemühungen im wesentlichen ohne Erfolg waren, blieb er der Hanse, deren kommerzielle Bedeutung er richtig zu würdigen verstand, doch durch seine ganze Regierungszeit mit wenigen Ausnahmen günstig gesinnt.

---

[1] Da hier auf die früheren Beziehungen der Hanse zu Frankreich nicht weiter eingegangen werden soll, so mögen nur die Stellen folgen, die auf die Begünstigung der Hanse durch die französische Regierung Licht werfen. HUB. I, Nr. 1140, 1285; II, Nr. 23, 62, 86 § 17; IV, Nr. 368, 370, 513, 772; V, Nr. 8, 17, 45, 46, 321, 510, 806. HR. I, 2 Nr. 59, 62, 86; I, 3 Nr. 163—165, 168; I, 4 Nr. 111.

Bei seinem Streben, die materiellen Interessen seines Staates zu fördern und die wirtschaftlichen Kräfte Frankreichs zu heben, ist seine Begünstigung der deutschen Hanse von vornherein verständlich.

Aus wesentlich wirtschaftspolitischen Gründen förderten auch die Herzöge von Bretagne die Handelsbeziehungen der Hanse mit ihrem Lande. Ihre Handelspolitik zeigte nicht die Schwankungen ihrer Territorialpolitik, sondern sie bewegte sich immer in den gleichen Bahnen. Die Herzöge schützten in hohem Grade Handel und Verkehr. Sie begünstigten die Industrie ihres Landes und wandten besonders der Seidenweberei großes Interesse zu. Es gelang ihnen, das Seeräuberunwesen stark einzuschränken. Von geringfügigen Zwischenfällen abgesehen, blieb die Gunst der Herzöge, ebenso wie in früheren Zeiten, auch in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Hansen zugewandt. Namentlich als Herren der Baie wußten gerade sie den Wert des hansischen Handels für ihr Herzogtum zu schätzen.

Erster Teil.

Die Hanse, Frankreich und die Bretagne von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Jahre 1464.

Kap. 1. Ein hansisch-französischer Konflikt. Der Versuch, ihn beizulegen, scheitert.

Im Sommer des Jahres 1444 schloß Frankreich mit England in Tours einen Waffenstillstand auf zwei Jahre[1]. Dieser Vertrag wurde mehrmals verlängert[2]. Er führte eine Zeit des Friedens und der Ruhe für das französische Reich herbei, die fast fünf Jahre währte. Frankreich war in seinem hundertjährigen Ringen um die Herrschaft im eigenen Lande bis zu diesem Zeitpunkt siegreich geblieben. Es bedurfte in Zukunft nur noch einer kräftigen Anstrengung, um die englischen Erbfeinde aus dem seit drei Generationen behaupteten Besitz zu treiben. Franzosen und Engländer waren sich darüber klar, daß eine endgültige Entscheidung, wer Herr des französischen Bodens sein sollte, noch erfolgen mußte.

[1] Rymer, Foedera, V, 1741, XI, 60 f.

[2] Rymer, Foedera, XI, 98, 102, 109, 112, 113, 150—155.

Zunächst aber herrschte allgemeine Freude über den Abschluß des Stillstandes, der beiden Nationen gestattete, eine Zeitlang die Waffen aus der Hand zu legen. Die Vermählung des englischen Königs Heinrich VI. mit Margarete von Anjou[1], einer Nichte Karls VII., sollte dem Waffenstillstande zu Tours die rechte Festigkeit verleihen[2]. Einen dauernden Frieden gedachte Heinrich VI. persönlich in Frankreich abzuschließen[3].

Auch den Nachbarn Frankreichs kam das Vertragsverhältnis zwischen England und dem französischen Reiche zu statten. So wurde das Königreich Kastilien, das seit langer Zeit mit Frankreich gute Beziehungen unterhielt, in den englisch-französischen Waffenstillstand mit einbegriffen[4]. Zwischen England und dem burgundischen Reiche herrschte in dieser Zeit ein gutes Einvernehmen[5]. Das äußerte sich durch den Abschluß eines Verkehrsvertrages zwischen England und den Ländern des Herzogs von Burgund. Dieser sollte vom Jahre 1446 an auf 12 Jahre Geltung haben[6]. Die beiderseitigen Untertanen erhielten Schutz und Sicherheit zur Ausübung ihres Handels, den bedeutende Verkehrserleichterungen ertragreich zu gestalten versprachen.

Mit diesen Verträgen war zwischen den Hauptmächten des europäischen Westens ein Zustand des Friedens geschaffen, der besonders dem Seehandel förderlich sein mußte.

Frankreich nutzte den erwähnten Waffenstillstand aus, um sich von den Anstrengungen des langen Kampfes mit den Engländern zu erholen. Es sammelte neue Kräfte für den letzten Schlag gegen die Eroberer. Die französische Regierung erließ eine Reihe von wichtigen Verordnungen, um die Bevölkerung zunächst wirtschaftlich zu kräftigen. Handel und Verkehr wurde erleichtert, die Bedrückung durch Zoll und Steuern gemindert, Ackerbau und Gewerbe planmäßig begünstigt. Für die Sicherheit der Kaufleute, die in Frankreich umherzogen, ward durch die Ein-

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 53.

[2] Chronique de Matthieu d'Escouchy, publ. par G. du Fresne de Beaucourt, 1863/64, Kap. I, S. 5—8; S. 84.

[3] Rymer, Foedera, XI, 87, 95, 103, 106, 114.

[4] Rymer, Foedera, XI, 81.

[5] Rymer, Foedera, XI, 126, 127, 133—138.

[6] Rymer, Foedera, XI, 141—146.

richtung der Ordonnanzkompagnien[1] erfolgreich gesorgt. Die Verwaltung des Landes wurde in vielen Punkten neu geordnet und gebessert. Zu diesen Reformen hatte die volksfreundliche Regierung der Engländer in den französischen Provinzen nicht zum wenigsten den Anstoß gegeben.

In England blieb die feindliche Stimmung gegen Frankreich trotz der Verträge lebendig. Das Gefühl, dem Gegner unterlegen zu sein, und die Anwesenheit der Königin[2] aus französischem Stamme trugen ihr gut Teil dazu bei. Trotzdem rüstete England nicht zu den bevorstehenden letzten Entscheidungskämpfen. Hier war keine kluge, das Notwendige erkennende Regierung bemüht, die infolge der langdauernden Kriege vorhandene Erschlaffung des Volkskörpers zu beseitigen. Es war jetzt schon klar, daß das französische Volk, in dem neues Leben pulsierte, das von einer einsichtigen zentralen Regierung geleitet wurde, sich in Zukunft überlegen zeigen würde.

So lange der Waffenstillstand von den Mächten des Westens beobachtet wurde, war für den Welthandel, soweit er sich auf dem Atlantischen Ozean abspielte, eine günstige Zeit. Der Intercursus zwischen England und dem Herzogtum Burgund verbürgte außerdem noch die Sicherheit auf dem Kanal, dem Hauptverkehrswege nach den Westländern. Die Kaufleute von der deutschen Hanse konnten daher ohne Gefahr, die von diesen Nachbarn des Kanals hätte drohen können, die Westfahrt unternehmen. Es kam hinzu, daß die Hanse mit dem spanischen Reiche in guten Beziehungen stand. Der Friede zwischen beiden Mächten war erst im Jahre 1446 auf zwölf Jahre verlängert worden[3]. Ferner hatte der Herzog der Bretagne vier Jahre vorher den Hansen freien Verkehr in seinem Lande zugesichert[4]. Von den an den Kanal und den Atlantischen Ozean angrenzenden größeren Mächten hatten also die hansischen Kaufleute und Schiffer nichts zu fürchten.

---

[1] Recueil des Chroniques et Anciennes Istories de la Grant Bretaigne, par Jehan de Waurin, éd. E. Hardy, 1891, V, l. 4 Kap. 15: »mesmement ces gens d'armes conduissaient et gardoient les marchans et ceulz quy alloient par les champz si sceurement, que chascun en estoit tres content.

[2] Matthieu d'Escouchy a. a. O., I, 303.

[3] HR. II, 3 Nr. 260.

[4] A. Agats, Baienhandel, S. 75 Anm.

Von einer andern Seite wurden die Hansen aber trotzdem in ihrem Verkehr nach dem Westen gehindert.

Seit dem Frühling des Jahres 1438 befanden sich die wendischen Städte in offener Fehde mit Holland[1]. Kaperei holländischer Schiffer hatte den Streit ausbrechen lassen[2]. Der tiefere Grund für die Feindschaft lag in dem Bestreben der Holländer, ihren Handel, der durch Herzog Philipp begünstigt einen raschen Aufschwung genommen hatte, in die Ostsee, das eigenste Interessengebiet der Hanse, auszudehnen.

Die Hansen wandten alle Mittel auf, um die Holländer und ihre gleichgesinnten flandrischen Nachbarn aus diesem Gebiete fernzuhalten. Denn sie betrachteten den Handel in der Ostsee als ihr Monopol. Aus diesem Gegensatz entstand zwischen den beiden Handelsmächten eine erbitterte Feindschaft. Mehrere Jahre wurde zwischen den Holländern und der Hanse ein scharfer Kampf geführt. Beide Seemächte bedienten sich der Kaperei als Kampfmittel. Durch Verhängung einer Verkehrssperre und Hinderung der Sundfahrt suchten die wendischen Städte auf die Holländer und Flandrer einen schweren Druck auszuüben. Die gefährliche Konkurrenz sollte um jeden Preis niedergehalten werden.

Die Erbitterung ging so weit, daß auch nach einem Waffenstillstande vom Jahre 1441[3] der Kaperkrieg nicht ganz aufhörte. Holländische Auslieger beschädigten dabei bremische Kaufleute. Weil Holland für diese Übergriffe keinen Ersatz leistete, griff Bremen, das sich wenig um die Politik der übrigen Hansestädte kümmerte, zur Selbsthilfe. Es begann nicht ohne Erfolg einen Kaperkrieg. Die bremischen Auslieger vergriffen sich auch an den Schiffen neutraler Nationen. Sie schädigten rücksichtslos sogar hansische Kaufleute.

Im Jahre 1446 brachten die bremischen Kaper einen französischen Holk auf und hielten die Besatzung gefangen. Das Schiff gehörte der Königin Marie von Frankreich. Daher trat die französische Regierung sofort scharf gegen die Bremer auf. Sie forderte vollen Schadenersatz von der Stadt.

---

[1] HR. II, 2 Nr. 201 ff.

[2] Vgl. W. von Bippen, Geschichte von Bremen, 1892, I, 337 f. E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse, I, 288 f., 305 ff. A. Agats, Baienhandel, S. 70—75.

[3] HR. II, 2 Nr. 507.

Sodann aber dehnte Frankreich seine Repressalien nach damals üblichem Verfahren auf die ganze Hanse aus. Lübecker und Danziger wurden von den Franzosen als Mitschuldige bezeichnet und verfolgt[1]. Karl VII. nahm sich der Sache seiner Gemahlin nachdrücklich an. Er erteilte, ohne selbst Verhandlungen um Ersatz des Schadens anzubahnen, Kaperbriefe gegen alle hansischen Kaufleute und Schiffer. Die Königin Marie ließ jedoch mit dem Kontor zu Brügge verhandeln, um ihr Eigentum oder entsprechenden Schadenersatz zu erlangen. Ihre Forderungen mögen aber, wie aus späteren Zeugnissen zu ersehen ist, so hoch gewesen sein, daß es den Hansen nicht möglich war, durch ein rasches Eingehen auf die Ansprüche der Königin die drohende Gefahr abzuwenden. Auch war die Schuldfrage noch nicht geklärt.

Jedenfalls hatte aber Bremen durch die Übergriffe seiner Auslieger, die es in trotziger Sonderpolitik aufs Meer gesandt hatte die ganze Hanse in eine höchst gefährliche Lage gebracht. Ein langjähriger Zwist entsprang aus der unvorsichtigen Tat, der noch verschärft wurde durch die Weigerung Bremens, den schuldigen Ersatz zu leisten. Alle Vorteile, die der Hanse aus dem günstigen politischen Verhältnis der Westmächte zueinander hätten erwachsen können, waren mit einem Schlage vernichtet. Denn die Erlaubnis zur Aufbringung hansischen Gutes schädigte Handel und Verkehr nach dem Westen im hohen Grade. So wurden im Sommer des Jahres 1446 drei Schiffe, die Salz nach Preußen und Livland zu führen im Begriff waren, von den Franzosen weggenommen.

Ein französischer Kapitän, namens Pelson[2], machte sich die Ausführung des königlichen Befehls, gegen die Hansen vorzugehen, zur besonderen Aufgabe[3]. Er schädigte die hansischen Kaufleute von der seeländischen Küste aus empfindlich und störte durch seine Repressalien hauptsächlich den hansischen Handel nach England. Kölner Kaufleute fielen ihm zahlreich in die Hände. Pelson durch-

---

[1] HR. II, 3 Nr. 249—251, 260, 262, 283, 623, 636 § 5. HR. II, 7 Nr. 482 § 1. HUB. VIII, Nr. 35, 108. IX, Nr. 557 § 5.

[2] In der Schreibung der Eigennamen ist hier das Prinzip befolgt, die beste, in den Akten mehrfach vorkommende Form zu wählen.

[3] HUB. VIII, Nr. 35: »qui dicebat se repressalias exercere ex parte regis et regni Francie adversus homines de natione predicta precipue de consorcio vulgariter: dee duytze Hanse.«

suchte auch niederländische Schiffe nach hansischem Eigentum. Ein Kölner Handlungsdiener konnte die Waren seines Herrn nur durch Fälschung des Ladungsbuches, das der Kapitän des Schiffes führte, retten[1].

Die urkundlichen Zeugnisse reichen nicht aus, um den Schaden, der der Hanse durch die Kaperei der Franzosen zugefügt wurde, in seinem ganzen Umfange zu ermessen. Aber schon das planmäßige Vorgehen des Pelson zeigt, daß die französische Regierung mit ihrer Drohung vollen Ernst machte. Verhandlungen, die das Brügger Kontor mit Pelson führte, brachten keinen Erfolg. Es konnte nicht einmal das genommene hansische Gut wieder zurückkaufen. Des Einverständnisses und der Billigung der französischen Regierung gewiß, drohte der Kapitän, er werde wegen der Tat der bremischen Auslieger solange alle hansischen Schiffe aufgreifen, bis die Gefangenen, die noch in Bremens Gewalt waren, zurückgegeben seien, und bis die Königin für die Wegnahme ihres Holks Genugtuung erhalten habe.

Einer wohl übertriebenen Angabe zufolge hatte Pelson gegen tausend Mann bei sich und erwartete von Boulogne und anderen Orten noch Verstärkung. Seine immerhin ansehnliche Macht gab seiner Drohung besonderen Nachdruck. Wie die Klagen des Londoner Kontors bezeugen, stand eine völlige Lahmlegung des hansischen Handels durch ihn zu erwarten.

Die Älterleute des Brügger Kontors suchten nun die Hansestädte zu veranlassen, ihrerseits Schritte zu tun, um die Hinderung des hansischen Verkehrs im Kanal, nach England und den niederen Landen zu beseitigen. Sie bestimmten Lübeck und einige anderen Hansestädte, auf Bremen in vermittelndem Sinne einzuwirken. Sie hofften, durch ein Eingehen auf die Ersatzforderung der Franzosen möchte der Friede wieder hergestellt werden.

Auch der Hochmeister des deutschen Ordens, dessen Untertanen ebenfalls nicht wenig durch die französischen Repressalien zu leiden hatten, wandte sich im Sommer des Jahres 1446 an die Stadt Bremen[2]. Seine Absicht war, Bremen zur Ersatzleistung zu vermögen, um der Hanse weiteren Schaden zu ersparen.

---

[1] HUB. VIII, Nr. 35. Im Jahre 1451.

[2] HR. II, 7 Nr. 482.

Ferner ließ es Lübeck nicht an Bemühungen fehlen, Bremen zu einem Schritte, der der Hanse wünschenswert sein mußte, zu veranlassen. Doch hatte es ebensowenig Erfolg wie der Hochmeister.

Auch die Verhandlungen, die von dem Brügger Kontor mit Gesandten der Königin Maria geführt wurden, konnten den hansisch-französischen Streitfall nicht aus der Welt schaffen. Nicht einmal die Verwendung des burgundischen Herzogs bei der französischen Regierung zugunsten der Hanse hatte den gewünschten Erfolg. Der Kapitän Pelson setzte seine Repressalien gegen hansische Kaufleute weiter fort. Besonders die Londoner erlitten durch ihn größere Verluste. Im Sommer des Jahres 1447 hatten die Hansen noch über sein Vorgehen zu klagen. Für die Hanse wurde es allmählich ein dringendes Bedürfnis, diesem Unwesen zu steuern. Die Störung der guten Beziehungen der Hanse zu England erforderte in dieser Zeit ohnehin die ganze Aufmerksamkeit der hansischen Politiker.

Trotzdem die Hansestädte nachdrücklicher als vorher von Bremen eine Erledigung des hansisch-französischen Konfliktes gefordert hatten, tat die Stadt nichts. Sie weigerte sich hartnäckig, durch Eingehen auf die französischen Ansprüche den Rechtsgrund für die Ausübung der französischen Repressalien zu beseitigen. In den Verhandlungen mit den Gesandten der Königin Marie zeigte sich klar, daß alles auf die Entschließung Bremens ankam. Trotzdem schrieben die Älterleute des Kontors aus Zweifel an dem guten Willen Bremens und zu ihrer eigenen Entschuldigung an die Königin, die Bremer seien große Herren, über die das Kontor keine Gewalt hätten[1].

So blieb den hansischen Politikern nichts weiter übrig, als auf einem anderen Wege zum Ziele zu kommen und die Abstellung der den Handel hemmenden französischen Repressalien zu erreichen.

Auf dem Hansetage zu Lübeck, der im Sommer des Jahres 1447 stattfand, wurde angeregt, ebenso wie an andere Herrscher auch an Karl VII. von Frankreich eine Gesandtschaft zu schicken. Sie sollte um Erhaltung und Beobachtung der alten, von seinen

[1] HR. II, 4 Nr. 92.

Vorfahren der Hanse verliehenen Schutz- und Geleitsrechte bitten[1]. Die Absendung von Gesandten wurde jedoch noch nicht fest beschlossen, sondern von der Zustimmung des Brügger Kontors und von der politischen Lage, die in Brügge am sichersten nach ihrer Gunst oder Ungunst erkannt werden konnte, abhängig gemacht[2].

In diesem bedingten Beschluß drückt sich ohne Zweifel die Befürchtung aus, die französische Regierung möchte den hansischen Wünschen nach Besserung des hansisch-französischen Verhältnisses nicht entgegenkommen. Eine Regelung der noch schwebenden Schadenersatzfrage wurde nicht ins Auge gefaßt. Es war nicht zu leugnen, daß die Franzosen zu ihrem tatkräftigen Vorgehen gegen die Bremer berechtigt waren. Sie hatten freilich den ihnen zugefügten Schaden reichlich überboten und waren durch Ausdehnung ihrer Maßregeln gegen die ganze Hanse zu weit gegangen.

Auf der Tagung zu Lübeck faßten also die Hansen zum ersten Male den Gedanken, mit dem neu erstarkenden französischen Reiche in ein völkerrechtlich gesichertes Verhältnis zu treten.

Die hansischen Politiker hatten die Kämpfe zwischen Frankreich und England mit Aufmerksamkeit beobachtet. Es war ihnen nicht entgangen, daß Frankreich immer mehr Boden zurückgewann und England immer mehr an Macht auf dem Festlande verlor. Mit dieser neuen Sachlage mußte die Hanse zeitig rechnen. Es wurde für sie als Handels- und Seemacht nötig, sich mit dem zukünftigen Herrn der Küste gut zu stellen. Denn mit der Herrschaft über die Küstenstriche erwarb Frankreich auch einen Anspruch auf die bisher von den Engländern behauptete Seehoheit im Kanal. Daraus mußten sich in Zukunft manche neue Berührungspunkte der hansischen und französischen Interessen ergeben. Voraussichtlich mußten sich die Fälle häufen, in denen

---

[1] HR. II, 3 Nr. 288 §§ 19, 22; Nr. 316 § 8; Nr. 319 § 2; Nr. 341, 345 § 79; Nr. 348, 366.

[2] HR. II, 3 Nr. 288 § 19: is des van node. HR. II, 3 Nr. 316 § 8: ap das von noten seyn wurde. Ebs. HR. II, 3 Nr. 317 § 3. HR. II, 3 Nr. 318 § 3: ab is noth und behuff thun wirt. HR. II, 3 Nr. 319 § 23, Nr. 345: und offtet so to ponte queme und deenen wolde, an den konink von Vrankrike, omme to versoukene, offte deme coopmann sine gebreken und verkortinghen mochten gebetert worden.

Frankreichs Staatsregierung über Recht und Unrecht, das auf dem seiner Seehoheit unterstehenden Meere begangen wurde, zu entscheiden hatte. Dann aber reichte Frankreich mit seiner militärischen Macht auch über die Küste hinaus, sobald sie in seinen Besitz gekommen war. Eine Sicherung des hansischen Verkehrs nach der Bretagne, weiter nach Spanien und Portugal, hing in Zukunft ebensosehr von dem Willen Frankreichs wie Englands ab.

Ferner gewannen die französischen Häfen für die Hanse eine ganz andere Bedeutung. Sie wurden die Austauschplätze für die Produkte, die das von englischer Herrschaft befreite Frankreich in den eigenen Häfen zur Verfügung stellte. Jetzt wurden auch Zoll und Steuer von dem Ermessen der französischen Regierung abhängig, während die Hansen in der Zeit der englischen Herrschaft auch in den Häfen Frankreichs die englischen Privilegien genossen hatten. Ferner war eine Steigerung des Anteils hansischer Schiffe an dem französischen Ausfuhrhandel zu erwarten, wenn durch militärisch-politische Erfolge der Einfluß der englischen Konkurrenten hinweggefegt war.

Demnach mußte sich in militärischer, verfassungsrechtlicher und handelspolitischer Beziehung die Stellung der Hanse zu Frankreich ändern, sobald die Franzosen sich zu Herren im eigenen Hause gemacht hatten.

Im Jahre 1447 war freilich der endgültige Sieg der Franzosen über die Engländer noch nicht klar vorauszusehen. Daher fehlte der hansischen Politik zunächst noch, obwohl sie die Ziele bereits erkannte, die rechte Entschiedenheit. Die Gesandtschaft wurde indes vorbereitet. Infolge der besonderen Wichtigkeit ihres Zwecks begnügte sich die hansische Versammlung nicht, die Absendung einiger Vertreter des Kontors zu Brügge anzuordnen. Ratssendeboten aus Lübeck, Köln, Danzig und Hamburg sollten an den französischen Hof gehen[1] und das erste Band zwischen Frankreich und der Hanse zu knüpfen versuchen. Der Hochmeister des deutschen Ordens wurde gebeten, seinen Einfluß mit geltend zu machen[2]. Er

[1] HR. II, 3 Nr. 288 §§ 19, 22; Nr. 316 § 8; Nr. 317 § 3; Nr. 318 § 3; Nr. 319 § 23; Nr. 345.

[2] HR. II, 3 Nr. 316 § 8; Nr. 317 § 3; Nr. 319 § 29; Nr. 341 und Anm.; Nr. 342, 348, 375 § 79.

gestattete, die Bedeutung der Gesandtschaft erkennend, einem Danziger Ratssendeboten, daran teilzunehmen. Außerdem schrieb er an den französischen König, trat für seine durch die französischen Auslieger geschädigten Untertanen ein und bat, die hansischen Kaufleute im Genuß ihrer Schutz- und Geleitsprivilegien zu lassen.

Auch die Kostenfrage wurde bereits von den hansischen Ratssendeboten erwogen. Die Kontore zu Brügge und London sollten die Gesandtschaft zunächst mit ausreichenden Geldmitteln versehen. Durch ein Pfundgeld dachte man ihnen ihre Auslagen zu ersetzen.

Bei den wichtigen Verhandlungen, die dann in Brügge stattfanden und vom Herbst des Jahres 1447 bis zum nächsten Frühjahr dauerten[1], besprach man auch die französische Gesandtschaft. Und doch kam sie trotz aller Vorbereitungen nicht zustande. Die hansischen Deputierten verzichteten schließlich infolge der langen Dauer der Verhandlungen auf die Reise an den französischen Hof.

Der Aufenthalt zu Brügge hatte bereits beträchtliche Kosten verursacht; außerdem war die Gesandtschaft nur für eine besonders günstige Zeit und Gelegenheit vorgesehen. Ein Erfolg war überdies fraglich. Denn die hansischen Gesandten hatten den Auftrag, nur etwas zu erbitten. Sie konnten dagegen in der noch schwebenden Ersatzfrage keine Zugeständnisse machen. Dazu gingen sie der Frage nach der Ersatzpflicht der Hanse bei Übergriffen einzelner Mitglieder, die sich unzweifelhaft erhoben hätte, gern aus dem Wege. In politischer Beziehung war endlich infolge des zeitweilig guten Verhältnisses zwischen Frankreich und England nicht zu besorgen, daß Frankreich die Hanse lediglich aus politischen Gründen in ihrem Handelsverkehr hindern würde.

Daher verschob man die Ausführung des Planes, mit der französischen Regierung zu verhandeln, bis auf eine bessere Gelegenheit.

Kap. 2. Die Verschärfung des hansisch-französischen Konflikts infolge der Ablehnung des französchen Anerbietens.

Die Ereignisse, mit denen die hansischen Politiker bereits gerechnet hatten. traten bald ein.

---

[1] HR. II, 3 Nr. 341 ff.

Obwohl der Waffenstillstand zwischen England und Frankreich nach und nach bis zum Jahre 1449 ausgedehnt war[1], brach der Krieg schon vor Ablauf des letzten Zeitpunktes aus. Englische Truppen überfielen die bretonische Stadt Fougères[2]. Damit war der Krieg wieder im Gange. Von vornherein waren die Engländer jetzt im Nachteil. Sie erhielten aus ihrer Heimat so gut wie keine Unterstützung. In Frankreich standen dagegen König und Volk einmütig zusammen. Es glückte ihnen, die Engländer auf der ganzen Linie zu schlagen. Zunächst wurde der Norden Frankreichs rasch von der englischen Herrschaft befreit. Schon am Ende des Jahres 1449 fiel Rouen in die Hände der Franzosen[3]; Harfleur und Honfleur wurden nicht lange darauf genommen.

Auch im Süden des Landes wurden die Engländer, allerdings mit größerer Anstrengung, zurückgedrängt. Im Jahre 1452 war der Südwesten fast ganz französisch. Im Oktober des nächsten Jahres gehörte das reiche Bordeaux zum zweiten Male den Franzosen[4]. Nur Calais im Nordosten des Reiches blieb mit einigen unbedeutenden Nachbarorten im Besitz der Engländer. Als letzte Stütze der englischen Macht auf dem Festlande behielt es lange Zeit eine besondere Bedeutung.

Calais war gleich wichtig als militärischer Stützpunkt und als hervorragender Stapelplatz für die englische Wolle. Das französische Volk hätte auch diesen Platz gern in seinem Besitz gesehen[5]. Aber trotzdem die Engländer ihre Ansprüche an die Krone Frankreichs auf diesen letzten Rest französischer Erde gründeten, getraute sich Karl VII. nicht, ihnen diesen festen Punkt zu entreißen. Das Mißtrauen gegen den Herzog Philipp von Burgund, der schon früher Calais zu erwerben versucht hatte[6], die Drohungen des verräterischen Herzogs von Alençon und die engländerfreundliche

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 176—179, 183, 184, 190—194, 197, 199—202.

[2] J. de Waurin, Recueil des Chroniques, V, 2 Kap, I. Matthieu d'Escouchy, Chronique, I S. 132, 160, 277, 313 ff.; II, 76.

[3] J. de Waurin, a. a. O., V, l. 2, Kap. 3—9.

[4] G. du Fresne de Beaucourt, Hist. de Charles VII 1881—1891, Kap. 1, 9. J. de Waurin, a. a. O., V, l. 3, Kap. 2—4.

[5] J. de Waurin, a. a. O., V, S. 193: Dieu voeille que tost soit retournée!

[6] K. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis XI, I, 248.

Haltung des Dauphins hielt ihn zurück, Calais für die französische Krone zu gewinnen.

Mit der Erwerbung der Normandie hatte Frankreich die dauernde Herrschaft über die Nordküste erhalten. Über die bretonische Küste besaß es wenigstens eine lehnsrechtliche Gewalt. Erst jetzt konnte die französische Krone einen Anteil an der Seehoheit auf dem Kanal beanspruchen, die nach mittelalterlichem Recht nur einem Staate, der an das Meer grenzte, zustand[1].

Mit der Einbeziehung der Normandie in den französischen Staatskörper gewann Frankreich starke Interessen auf dem Meere. Es sah sich genötigt, sie mit Nachdruck gegen die englische Konkurrenz zu vertreten.

Sofort setzte denn auch eine Politik ein, die diesem Umstande Rechnung trug[2]. Zunächst wandte sich die Sorge der französischen Regierung den Seestädten zu. Ihre Häfen wurden ausgebaut, auch neue Hafenplätze angelegt. Die Städte wurden stark befestigt und so hergerichtet, daß sie einem erneuten Ansturm englischer Truppen standhalten konnten. Dann suchte die Regierung die Einwohnerzahl der Städte heben. Durch reichliche Gewährung von Privilegien, durch Gründung von Märkten und Messen, durch Begünstigung von Gewerbe und Industrie erreichte man dieses Ziel bald. Wenn die Krone die Städte in dieser Weise förderte, so sollte damit oftmals der Dank für die tatkräftige Hilfe der Städter bei der Vertreibung der Engländer zum Ausdruck gebracht werden. Volkreiche und stark befestigte Städte waren aber auch für die Zukunft sichere Bollwerke gegen die Einfälle englischer Truppen.

Die klugen Maßregeln der französischen Regierung, deren planmäßiges Vorgehen schon ein flüchtiger Blick in die Verordnungen und Erlasse zeigt, hatten auch ein rasches Aufblühen des Seehandels zur Folge. Im Süden Frankreichs war dieses Ziel schon länger erreicht. Durch die gewandte Politik des genialen Kaufmanns von Bourges, Jaques Coeur, war der Mittelmeerhandel bereits zum großen Teil in französische Hände gekommen und der Einfluß der italienischen Handelsstädte stark zurückgedrängt. Fran-

---

[1] Vgl. W. Stein, Die Hanse und England, 1905, S. 9, 10. HUB. VIII, Einleitung S. VIII.

[2] Vgl. H. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France, S. 379 bis 391.

zösische Schiffe holten schon selbst die Waren, die der französische Markt gebrauchte, aus fremden Ländern.

Der rege Aktivhandel Frankreichs im Mittelmeer bot ein gutes Vorbild für die Gestaltung des Handels und Verkehrs auf der Nordsee und an der französischen Westküste.

Mit gleicher Sorgfalt ging man an die wirtschaftliche Förderung der Städte des französischen Binnenlandes. Man stattete sie mit Märkten aus, reglementierte das Gewerbe und erschloß dem Ackerbau neue Gebiete. Im Jahre 1444 erhielt Lyon drei Freimärkte zu je 20 Tagen. Bordeaux empfing zehn Jahre später die Bestätigung seiner beiden Jahrmärkte. Eine Neuordnung des Münzsystems kam auch dem Handel zugute. Die Verminderung der zahlreichen Zollstätten auf Strömen und Landstraßen hob den Verkehr und gestattete eine leichtere Herbeischaffung von Gewerbe- und Bodenerzeugnissen in die Hafenstädte.

Die Unterdrückung des Seeräuberunwesens machte den Zugang nach Frankreich für die ausländischen Kaufleute in dieser Zeit sicher. Diese konnten auf guten Umsatz rechnen, da durch die planmäßige Fürsorge der Regierung sowohl das Konsumtions- als auch das Produktionsvermögen der Bewohner Frankreichs gestiegen war.

Wenn die deutsche Hanse aus dieser veränderten Stellung Frankreichs im politischen und wirtschaftlichen Leben Vorteile ziehen wollte, so mußte sie auf die Herstellung sicherer Grundlagen für das rechtliche Verhältnis zu Frankreich bedacht sein. Sie mußte günstige Privilegien zu erwerben suchen und Verträge schließen, die mehr als Schutz und freies Geleit in Aussicht stellten. Auf dieses Ziel blieb denn auch in der Folgezeit die Politik der Hanse gerichfet.

Der erste Versuch, durch eine hansische Gesandtschaft eine Berücksichtigung der Interessen der Hanse zu erreichen, war, wie oben erwähnt, in der Hauptsache an äußeren Umständen gescheitert. Als aber im Sommer des Jahres 1449 die Erfolge der französischen Waffen sichere politische Berechnungen gestattete, wurde von den hansischen Politikern wiederum eine Gesandtschaft an den französischen Hof in Aussicht genommen[1]. Dieser Beschluß

[1] HR. II, 7 Nr. 517. HR. II, 3 Nr. 546 § 5. Rezess zu Bremen: »besendinge an den heren koningk to Frankrike«.

wurde auf einer Tagfahrt zu Bremen gefaßt. Die Vermutung liegt nahe, — Genaueres wissen wir nicht —, daß Bremen zu einem Entgegenkommen in der bekannten Schadenersatzfrage bereit war. Denn noch immer bildeten diese unerledigten französischen Ansprüche die Ursache der Beschädigung hansischer Kaufleute durch französische Auslieger[1].

Zwei Aufgaben hatten demnach hansische Gesandte am französischen Hofe zu erledigen. Sie mußten um Einstellung der Repressalien bitten und ein günstiges neues Privileg, das den veränderten Umständen Rechnung trug, zu erlangen suchen.

Die Kostenfrage wurde ähnlich wie früher erledigt. Das Londoner Kontor sollte ein Drittel, das Kontor zu Brügge zwei Drittel der erforderlichen Geldmittel bereit stellen. Man gedachte beide aus den Erträgnissen eines Pfundzolles zu entschädigen.

Wenn auf hansischer Seite jetzt die Absicht bestand, eine Annäherung an Frankreich zu versuchen, so trug das in dieser Zeit bestehende gespannte Verhältnis zu England nicht wenig dazu bei, diesen Wunsch zu verstärken. Ein Zusammengehen der Hanse mit England war in der gegenwärtigen Lage nicht möglich. Auch die Hanse war nicht ohne Schuld, wenn wieder eine Trübung der beiderseitigen guten Beziehungen eintrat. Die starke Betonung des Fremdenrechts in den Hansestädten hatte die Engländer schon längst verstimmt. Die hansische Politik, die Ostsee nur für den Verkehr der Hansen offen zu halten, hatte schließlich in England zu scharfen Gegenmaßregeln geführt. Auf beiden Seiten bestand eine feindselige Spannung[2].

Diese wurde durch die Wegnahme einer hansischen Baienflotte durch die Engländer im Sommer des Jahres 1449 auf den Höhepunkt getrieben[3]. Danzig, Lübeck, Rostock und Kampen erlitten durch den Handstreich der Engländer beträchtlichen Schaden. In den Städten, denen die Geschädigten angehörten, ging man

---

[1] HR. II, 3 Nr. 636 § 6; Nr. 640 § 3.

[2] HR. II, 3 Nr. 503 § 8; Nr. 504 § 13; Nr. 531, 536, 647, 712. HR. II, 4 Nr. 14, 69.

[3] HR. II, 3 Nr. 531, 536. Vgl., wie überhaupt über die hansisch-englischen Verhältnisse, F. Schulz, Die Hanse und England von Eduards III. bis auf Heinrichs VIII. Zeit. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, hrsg. von D. Schäfer, Bd. V (1911), S. 93 ff.

gegen die englischen Kaufleute vor, ohne indes vollen Schadenersatz erlangen zu können. Die wichtigen Verhandlungen, die im Sommer des Jahres 1451 zu Utrecht[1] geführt wurden, beseitigten die Spannung nicht. Lübeck, das Haupt der Hanse, trieb mit aller Macht zum Kriege gegen England. Vergeblich suchten die am englischen Handel besonders stark interessierten hansischen Mitglieder, in erster Linie Köln und der Hochmeister des deutschen Ordens, eine versöhnliche Politik durchzusetzen. Lübeck ließ sich nicht darauf ein.

Da also die Hanse in Zukunft nicht auf den Schutz Englands, das mit Frankreich um die Seeherrschaft auf dem Kanal konkurrierte, rechnen durfte, sah sie sich gezwungen, mit Frankreich in gute Beziehungen zu treten, wenn die Westfahrt der hansischen Kaufleute überhaupt aufrecht erhalten werden sollte. Ferner durfte die Hanse bei der drohenden Gefahr, mit England auf dem Kanal die Waffen kreuzen zu müssen, keinesfalls Frankreich als Gegner im Rücken haben. Wie sehr aber die französische Flotte zu beachten war, zeigt die Tatsache, daß im Sommer 1451 nicht weniger als 26 französische Schiffe die flandrische Küste beunruhigten[2].

Zwischen Fassung und Ausführung eines Beschlusses, der auf einem Hansetage zustande gekommen war, pflegte meist recht viel Zeit zu vergehen. Jedenfalls kam der Hochmeister des deutschen Ordens, Ludwig von Erlichshausen, den Hansen mit der Anbahnung eines freundschaftlichen Verhältnisses zu Frankreich zuvor.

Er verfolgte eifrig alle Vorgänge des politischen Lebens derjenigen Nationen, mit denen seine Untertanen durch ihren ausgedehnten Handel in Berührung kamen. Ihn leitete der Wunsch, eine politische Rolle zu spielen. Mit Absicht arbeitete er der lübischen Politik entgegen. Doch hatte er keine glückliche Hand. Gerade sein Gegensatz zur Politik Lübecks brachte ihn und den Orden ins Verderben. Während jetzt Lübeck bemüht war, von England sein Recht zu erlangen, strebte der Hochmeister dahin, die Hanse und England wieder zu versöhnen. Er versuchte, Lübeck zur Herausgabe der englischen Gefangenen, die auf der Fahrt nach Preußen von lübischen Ausliegern aufgegriffen waren,

---

[1] Vgl. F. Schulz a. a. O., S. 97 ff.

[2] HUB. VIII, Nr. 112 §§ 4, 8. HR. II, 4 Nr. 8.

zu bewegen[1]. Er hinderte seine Stadt Danzig, Gesandte zu der Utrechter Tagung abzusenden[2], um zu verhüten, daß die Vertreter der Engländer und Hansen durch einen Zusammenstoß den hansisch-englischen Konflikt verschärften.

Ludwig von Erlichshausen stellte sich auch in Gegensatz zu den Interessen seiner eigenen Städte. Ohne auf ihren Widerspruch zu achten, gewährte er den Engländern freien Verkehr in seinem Lande[3]. Eine Verbindung der Stadt Lübeck mit dem Könige von Dänemark, dem unversöhnlichen Feinde der Engländer, suchte er zu hintertreiben. Kurz, in allen seinen politischen Maßnahmen zeigte sich sein Gegensatz zur lübischen Politik.

In durchaus einseitiger, nur seine eigenen Interessen berücksichtigender Politik sicherte er auch den Handel seiner Untertanen von der preußischen bis zur französischen Küste. Er verschaffte ihnen in Dänemark freies Geleit[4]. Mit dem Herzog Philipp von Burgund traf er sodann im Jahre 1451 Abmachungen, die den Verkehr der Preußen und Livländer in den burgundischen Ländern, und anderseits der Niederländer im Ordensgebiet noch vor Ablauf des Kopenhagener Stillstandes regelten[5]. Ebenso gelang es ihm, mit Heinrich von Borssele, dem Herrn von Veere, ein Verkehrsabkommen zu schließen[6]. Der Hochmeister gestattete den Untertanen des Herrn von Veere, aus Preußen Schiffe auszuführen, eine Erlaubnis freilich, die auf den Widerstand der Städte stieß[7].

Durch die Berichte des ihm ergebenen preußischen Kaufmanns Hans Winter aus London war Ludwig von Erlichshausen über den Stand der Politik in Westeuropa gut unterrichtet. Infolge der

---

[1] HR. II, 3 Nr. 694 § 12.

[2] HUB. VIII, Nr. 20.

[3] HR. II, 3 Nr. 692, 705. HUB. VIII, Nr. 27.

[4] HR. II, 4 Nr. 24.

[5] HUB. VIII, Nr. 25, 41, 49, 69, 89.

[6] Sicheres über die Stellung des Herrn von Veere, der hier: »stedehouder general des conincx van Vrancrijc bij der zee« genannt wird, zu ermitteln, war mir nicht möglich. Vgl. HUB. VIII, Nr. 69 Anm. S. 48 Anm. Nr. 81.

[7] HR. II, 4 Nr. 81. HR. II, 3 Nr. 288 § 81; Nr. 319 § 6. Im April des Jahres 1452 wurde das seit langer Zeit bestehende Verbot, Schiffe an Ausländer zu verkaufen, von den Vertretern der Städte wieder stark unterstrichen.

Mitteilung dieses Kaufmanns, daß französische und bretonische Seeräuber das Meer unsicher machten, wandte sich der Hochmeister auch an den französischen König und an den Herzog Peter II. von Bretagne mit der Bitte, die preußischen und livländischen Kaufleute zu schützen. In den feindlichen Zusammenstößen, die in dieser Zeit zwischen den Franzosen und Engländern auf dem Kanal stattfanden, wünschte er von beiden Gegnern die Neutralität seiner Untertanen beobachtet zu sehen[1].

Die hansischen Beziehungen zu der Bretagne waren seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts im allgemeinen gut geblieben. Beschädigungen hansischer Kaufleute durch die stark zum Seeraube neigende Bevölkerung der bretonischen Küste kamen freilich oft genug vor[2]. Der Bretagne war aber der Handelsverkehr der Hansen in ihren Häfen willkommen; ihre Regierung suchte ihn durch Erteilung von Schutzprivilegien zu beleben und zu sichern. Dem Geleitsprivileg vom Jahre 1442 folgte im Jahre 1450 ein Handelsprivileg[3]. Trotzdem ließen die kriegerischen Ereignisse im Westen, soweit wir sehen, keinen stärkeren Verkehr aufkommen.

Im Jahre 1451 scheint von Hamburg aus mit der Bretagne verhandelt zu sein. Der Kapitän Detlev Bremer erhielt für eine Reise zu einem bretonischen Kapitän vom Rate eine Geldsumme angewiesen. Aus der dürftigen Notiz der Hamburger Kämmereirechnungen[4] ist nicht zu ersehen, ob eine Schadenersatzfrage oder eine diplomatische Angelegenheit vorlag.

Bei dem Bestreben der bretonischen Regierung, Handel und Verkehr in jeder Weise zu fördern, fand die Bitte des Hochmeisters leicht Gehör. Am 8. Februar 1452 versprach Peter II. den Hansen Schutz und Geleit in seinem Lande[5]. Sein Heer, das im Bunde mit den Franzosen gegen die Engländer kämpfte, sollte den hansischen Verkehr in keiner Weise stören dürfen[6]. Das Privileg

---

[1] HR. II, 3 Nr. 638, 647, 669, 670.

[2] HR. II, 3 Nr. 636 §§ 5, 6; Nr. 638 S. 477; Nr. 640 § 3; Nr. 670.

[3] Beide Privilege werden von A. Agats erwähnt. Vgl. Baienhandel, S. 75 Anm. 1, S. 77 (nach den Akten des Departementalarchivs zu Nantes E. 125).

[4] Hgg. von K. Koppmann, II, S. 87.

[5] HUB. VIII, Nr. 1260; Nr. 129.

[6] Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte, S. 20.

sollte für die ganze Hanse Geltung haben. Auch hierin zeigte sich der Wunsch des Hochmeisters, mit Übergehung Lübecks die hansischen Angelegenheiten zu führen.

Die Danziger erkannten die Gewährung eines sicheren Verkehrs in der Bretagne durch den Herzog dankbar an. Von bretonischer Seite wurde das Privileg in der Tat gut beobachtet. Selbst grobe Ausschreitungen preußischer Schiffer in der Baie trübten das eben erst geschlossene günstige Verhältnis nicht.

Im Jahre 1452 nämlich drangen eine Anzahl preußischer Seeleute in Bourgneuf ein, plünderten das Haus eines angesehenen Kaufmannes und verlangten die Auslieferung seines Hausmeisters und Einnehmers. Ein preußischer Unterkapitän, der gegen sie einzuschreiten versuchte, wurde getötet, ein Barbier erschlagen, ein anderer verstümmelt[1]. Die städtische Behörde begnügte sich damit, diesen Vorfall mit der Bitte, die Schuldigen zu bestrafen, dem Hochmeister zu berichten. Auch in der Folgezeit blieb die hansisch-bretonische Handelsfreundschaft, da nur rein kommerzielle Interessen auf beiden Seiten zu berücksichtigen waren, im allgemeinen erhalten[2]. Das Waffentragen wurde indes einige Jahre später den hansischen Matrosen verboten[3].

Ebenso wie an den Herzog von Bretagne hatten preußische Baienfahrer das Schreiben ihres Landesherrn auch an den König von Frankreich gebracht. Karl VII. ging gleichfalls sofort auf den Wunsch des Hochmeisters ein. Schon auf der Rückfahrt konnten die preußischen Schiffer von ihrem Erfolge Mitteilung machen. Sie legten einen Auszug aus einem französischen Privileg vor, das den Hansen fortan Schutz und Geleit zusicherte. Diese Verordnung wurde von der französischen Regierung in derselben Zeit in den Küstenstädten verkündigt.

Die Erteilung des Schutzprivilegs, das in den Akten als »Mandement« bezeichnet wurde, erregte bei den Baienfahrern und im Kontor zu Brügge große Freude[4]. Der Hochmeister erhielt sofort Nachricht von dem neuen Erfolge. Auch Lübeck wurde

---

[1] HUB. VIII, Nr. 129. HR. II, 4 Nr. 93; 104. Vgl. A. Agats, Baienhandel, S. 21.

[2] HR. II, 4 Nr. 92—98, 99, 107 § 2.

[3] HUB. VIII, Nr. 780 Einleitung.

[4] HUB. VIII, Nr. 115.

davon verständigt. Die Älterleute des Brügger Kontors erbaten sich von Lübeck eine Anweisung, wie sie sich verhalten sollten. Sie waren sich also klar darüber, daß es, obwohl die ganze Angelegenheit vom Hochmeister des deutschen Ordens ausgegangen war, doch auf die Zustimmung des Hauptes der Hanse ankam.

In Deventer, wohin das Kontor eine Zeitlang übergesiedelt war, legte nun der französische Gesandte Robert Fancillion die besiegelte Originalurkunde vor[1]. Erst jetzt war eine klare Einsicht in die französischen Zugeständnisse möglich. Denn der Auszug, den die Baienfahrer gebracht hatten, enthielt einen wichtigen Punkt nicht. Frankreich forderte, jegliche Begünstigung der Engländer zu unterlassen. Es verbot den Hansen vor allen Dingen den Verkehr mit den Engländern und jede Zufuhr von Lebensmitteln und anderen Artikeln nach England[2].

Diese Klausel mußte den hansischen Politikern zu denken geben. Für Frankreich, das mit den Engländern in erbittertem Kampfe lag, war die Forderung, seinen Feinden nicht zu helfen, selbstverständlich. Anderseits hatte begreiflicherweise die deutsche Hanse zu erwägen, ob sich die Beobachtung der französischen Klausel mit der hansischen Politik in Einklang bringen ließe.

Das Kontor zu Brügge getraute sich nicht, das Privileg anzunehmen, ehe Lübeck gesprochen hatte. Es bat den französischen Gesandten, sich angesichts der großen politischen Bedeutung dieser Angelegenheit für die ganze Hanse bis zum Eintreffen einer hansischen Entscheidung zu gedulden.

Wenn man nun auf die Stimmen achtet, die für oder gegen die Annahme des französischon Privilegs laut werden, so bemerkt man deutlich, daß die Antworten der einzelnen Mitglieder der Hanse durch ihre Sonderinteressen diktiert wurden. Lübeck, Danzig und Hamburg sahen in der Klausel keinen Hinderungs-

---

[1] HR. II, 4 Nr. 92. Schreiben des Kaufmanns zu Brügge aus Bergen op Zoom.

[2] HUB. VIII, Nr. 115: verumtamen non intendimus, quod si per nostras aut confederatorum nostrorum gentes dicti germanici seu Almani reperti forent frequentantes inimicos nostros aut eis favorisantes seu consortantes ex victualibus aut rebus aliis, quod in eo casu presentes litere nostre sibi prosint eisdem literis se iuvare, quovis valeant aut possent.

grund, das französische Privileg anzunehmen. Bei Lübeck und Danzig sind die Gründe durchsichtig. Beide waren noch nicht für die Wegnahme der Baienflotte von England entschädigt worden. Das feindliche Verhältnis bestand in seiner ganzen Schärfe. Besonders Lübeck trat immer noch für eine nachdrückliche Bestrafung der Engländer ein.

Im Frühjahr 1452 ging es zu offener Feindschaft gegen die Engländer über[1]. Es sandte Kriegsschiffe aufs Meer, verbot die Durchfuhr englischer Laken und sperrte im Einverständnis mit Dänemark für die Engländer den Sund. Infolge des Abbruchs der Handelsbeziehungen zu England konnte nun Lübeck ohne weiteres auf die Forderung, die die französische Klausel enthielt, eingehen. In einem Schreiben an das Brügger Kontor äußerte es sich in diesem Sinne[2]. Es forderte die Älterleute des Kontors sogar auf, sie sollten von dem französischen Gesandten zu erfahren suchen, ob der König wohl geneigt sei, der Hanse ein größeres Privileg zu geben[3].

Es ist anzunehmen, daß Lübeck dem Wunsche des Kontors, seinem Kriegsvolk friedliches Verhalten gegen die Franzosen zu befehlen, nachgekommen ist[4]. Auch Danzig hatte diesen Rat gegeben und ebenso wie der Hochmeister gemahnt, den französischen König und den Herzog von Bretagne nicht durch Beschädigung ihrer Untertanen zu reizen. Im übrigen war Danzig geneigt, auf die französische Klausel einzugehen. Denn es stand mit England wegen seiner Abneigung, englische Kaufleute in die Stadt aufzunehmen, schon lange Zeit auf gespanntem Fuße. Dann aber führte der Gegensatz zum Hochmeister den Danziger Rat von vornherein dazu, in der Klausel des französischen Privilegs keinen Hinderungsgrund für seine Annahme zu sehen.

Was Hamburg dazu bewog, sich für die Annahme des Privilegs auszusprechen, ist aus dem vorliegenden Material nicht ersichtlich. Es folgte, wie in anderer Hinsicht, so auch hier der lübischen Politik.

Der Hochmeister des deutschen Ordens beabsichtigte zunächst,

---

[1] HR. II, 4 Nr. 69, 71, 79, 155.
[2] HR. II, 4 Nr. 96.
[3] HR. II, 4 Nr. 96.
[4] HR. II, 4 Nr. 95.

auf die erste Nachricht hin, das Privileg anzunehmen. Als er jedoch später von der Klausel Kenntnis erhielt, wurde es auch für ihn unannehmbar. Denn die englischen Interessen seiner Untertanen überwogen die französischen doch beträchtlich. Die Erkenntnis von der Fruchtlosigkeit seiner einseitigen Politik zwang ihn außerdem, auf den Erfolg seiner Bemühungen zu verzichten.

Ebensowenig wie Ludwig von Erlichshausen waren die süderseeischen Städte und Köln bereit, ihre starken Interessen in England durch Annahme der französischen Klausel und durch ein Zusammengehen mit Lübeck in der französischen Frage aufzugeben [1].

Die verschiedenen Gruppen der Hanse waren also nicht zu einem einheitlichen Entschlusse über die Annahme des französischen Privilegs zu bringen.

Mitte Juni unterhandelten die Älterleute des Brügger Kontors, das sich noch in Deventer befand, wieder mit dem französischen Gesandten. Sie konnten ihm bei der Uneinigkeit der Hanse in dieser Frage noch keine endgültige Auskunft geben. Der französische Unterhändler wurde daher auf die Entscheidung des nächsten Hansetages vertröstet [2].

Nun aber zeigte es sich, daß der Gesandte mit genaueren Instruktionen seiner Regierung versehen war. Diese wünschte entweder ein Zusammengehen der Hanse mit Frankreich gegen England oder die Wiederherstellung des Zustandes, der vor Beginn der Unterhandlungen herrschte. Als der Gesandte klar erkannte, daß die Hanse durch die Klausel gehindert wurde, auf das Angebot einzugehen, trat er plötzlich mit den früheren französischen Ansprüchen wieder hervor [3]. Er zeigte Briefe der Königin Marie, die die Forderung enthielten, die Hanse solle für die Übergriffe der Bremer, Danziger und Lübecker haften. Sie verlangte sogar, die Hanse solle die genannten Städte aus ihrer Gemeinschaft ausschließen, damit sie sich mit Hilfe des Königs an ihren handeltreibenden Bürgern schadlos halten könne. Mit mündlichen Auf-

[1] HR. II, 4 Nr. 57, 68, 83, 123.
[2] HR. II, 4 Nr. 98, 99.
[3] Schreiben des Kaufmanns von Deventer an Danzig: »Do hatte er noch enen scorpioen stekende in der taschen«. HR. II, 4 Nr. 99.

trägen und mit einem Schreiben der Königin an Bremen hielt der Gesandte noch zurück.

Dieses unerwartete Vorgehen des französischen Unterhändlers setzte die Älterleute des Kontors in nicht geringes Erstaunen. Doch konnten sie nichts weiter zur Lösung der vorliegenden Fragen tun, als den Gesandten zu ersuchen, sich bis zum Eintreffen des hansischen Bescheides zu gedulden. Mit reichen Geldgeschenken unterstützten sie ihre Bitte.

Der plötzliche Abbruch der Verhandlungen von französischer Seite zeigte deutlich, wie sehr der Regierung gerade im gegenwärtigen Augenblicke an einem Eingehen der Hanse auf die gestellten Bedingungen gelegen war. Durch die indirekte Hilfe der Hansen hätte das tatkräftige Vorgehen der Franzosen gegen die Engländer ohne Zweifel an Nachdruck gewonnen. Konnte Frankreich jetzt von der Handelsmacht, die von ihm Schutz und Geleit für ihre Kaufleute erbat, nicht eine Unterstützung in seinem Entscheidungskampfe erlangen, so hatte eine hansisch-französische Freundschaft für den französischen Staat keinen großen Wert. Die Weigerung, auf den Verkehr mit England durch Annahme des französischen Privilegs zu verzichten, drückte die Hanse nun sogleich wieder in die Stellung des Gegners.

Mit der Forderung, die von verschiedenen Seiten gestellt wurde, einen Hansetag mit der Entscheidung über die Annahme des Privilegs zu beschäftigen, wurde die Angelegenheit nur in die Länge gezogen. Eine entscheidende Antwort ward nicht gefunden[1].

Die Kosten, die das Kontor für Unterhalt und für Geschenke an den französischen Gesandten aufgewendet hatte, standen bereits nicht mehr im Verhältnis zu dem zu erreichenden Erfolge. Außerdem kam das Privileg nur als Vorläufer eines größeren Privilegs in Betracht. Ferner war fraglich, ob die Ersatzansprüche der französischen Königin mit der Annahme des Geleitsprivilegs aus der Welt geschafft worden wären.

Die Folgen der dilatorischen Behandlung des französischen Anerbietens zeigten sich bald. Waren die Franzosen der Hanse wider Erwarten weit entgegengekommen, so wurden sie jetzt durch die ablehnende Haltung eines großen Teiles der Hansestädte um

---

[1] HR. II, 4 Nr. 99, 107 § 2.

so mehr verletzt. Nach dem Scheitern der Verhandlungen gab Karl VII. neue Arrestbriefe gegen die hansischen Kaufleute und Schiffer aus[1]. Sogar in der Baie, die zum Gebiet des Herzogs von Bretagne gehörte, waren die Hansen nicht mehr sicher. Einige von ihnen wurden gefangen gesetzt, alle aber in der Ausübung ihres Handels geschädigt. Die Franzosen gingen gegen Hansen und Engländer[2] zugleich vor. Besonders die flandrische Küste war ein stark gefährdetes Gebiet. Denn Flandern hatte sich zeitweilig England genähert und sich dadurch die Feindschaft Frankreichs zugezogen.

Die Schädigung des hansischen Handels durch die Franzosen war in dieser Zeit unzweifelhaft beträchtlicher, als die Quellen erkennen lassen.

Kap. 3. Vergebliche Annäherungsversuche der Hanse an Frankreich.

Gegen Ende des Jahres 1453 beschäftigten sich die hansischen Ratssendeboten wiederholt mit dem Verhältnis der Hanse zu Frankreich. Es wurde infolge des Vorgehens der französischen Kaper nötig, von seiten der Hanse Schritte zu tun, um den Verkehr ihrer Kaufleute nach dem Westen wieder zu sichern. Die Vertreter der Hansestädte versuchten daher die Bremer zu veranlassen, auf die nachdrücklich erhobenen Ersatzforderungen der Franzosen im Interesse der ganzen Hanse wenigstens jetzt einzugehen[3]. Denn nur nach Beilegung dieses Konfliktes war den Franzosen der Rechtsgrund für die Kaperei hansischen Gutes genommen. In Lübeck wurde beschlossen, auf der nächsten Tagfahrt mit Bremen über diese Frage zu verhandeln. Es wurde Bremen anheimgestellt selbst einen Antrag einzubringen, wie die Beschädigung der hansischen Kaufleute durch die französischen Auslieger zu beseitigen sei.

In dieser Lage kam der Hanse von einer Seite Hilfe, von der man sie nicht erwartete. König Jakob von Schottland hatte im Februar des Jahres 1453 den bremischen Kaufleuten Schutz und Geleit in seinem Lande verliehen[4]. Es war sein Wunsch, dieses

---

[1] HR. II, 4 Nr. 161 § 10, 196 § 14. HUB. VIII, Nr. 529.
[2] HUB. VIII, Nr. 128.
[3] HR. II, 4 Nr. 161, 196 § 4.
[4] HUB. VIII, Nr. 223 u. Anm.

Privileg auch von seinen Verbündeteu beobachtet zu sehen. Er sprach das im Privileg aus, und zwar offenbar auf Anregung Bremens, das auf diesem Wege eine Annäherung an Frankreich suchte.

Denn seit dem Jahre 1451 stand Schottland mit Frankreich in guten, durch mehrere Staatsverträge gesicherten Beziehungen[1]. Frankreich erhielt also durch den Abschluß eines Bundesverhältnisses mit Schottland die Verpflichtung, die Bremer zu schonen. Durch diese Bestimmung wurde auch die ganze Hanse der französischen Regierung wieder nähergebracht.

Wenn sich aber in dieser Zeit das Verhältnis zwischen Frankreich und der Hanse besserte, so hatte das noch einen anderen Grund.

Nach dem englisch-französischen Kriege nahm die Kaperei auf dem Kanal erheblich ab. Frankreich konnte wieder dem friedlichen Verkehr, der Belebung des Handels seine Sorge zuwenden, während die Waffen ruhten. Es mußte der französischen Regierung jetzt daran liegen, fremde Kaufleute in die Häfen und Handelsplätze Frankreichs zu ziehen. Nur durch einen gesteigerten Verkehr konnte man die Wunden, die der letzte Krieg geschlagen hatte, rascher heilen. Infolge des Friedenszustandes zwischen England und Frankreich kam die Hanse wieder in eine andere Stellung zu dem französischen Reiche. Jetzt hatte die französische Regierung nicht mehr ein so starkes Interesse, die Hansen von dem Verkehr mit England und der Zufuhr dorthin abzuhalten, wie vorher.

Dann war auch das Verhältnis der Hanse zu England wegen der Wegnahme der Baienflotte noch immer ein feindliches. Lübeck führte sogar mit Eifer den Krieg auf eigene Faust. Allein konnte es jedoch mit den Waffen nichts gegen England ausrichten. Im Dezember des Jahres 1453 ließ es sich bewegen, auf die englischen Annäherungsversuche einzugehen. Es zeigte sich bereit, mit England Frieden zu schließen. Im Sommer des nächsten Jahres bestand wieder ein leidliches Verhältnis, das auf einige Zeit Dauer zu haben versprach, zwischen England und Lübeck.

---

[1] De Beaucourt, Hist. de Charles VII, Bd. V, S. 180 f.; Bd. VI, S. 132 ff.

Alle diese Verhältnisse, der Stillstand zwischen Frankreich und England, die Wirkung des schottisch-bremischen Privilegs und der Friedenszustand zwischen Lübeck und England, waren für die Anknüpfung von Beziehungen zwischen der Hanse und Frankreich höchst wichtig. Diese günstige Lage wurde jedoch nicht sofort von den hansischen Politikern ausgenutzt.

Die Nachrichten, die einen Einblick in den hansisch-französischen Verkehr gestatten, fließen für die folgenden Jahre nur spärlich. Daraus ist natürlich nicht der Schluß zu ziehen, daß nur ein geringer Verkehr stattgefunden habe. Bei dem Fehlen von Nachrichten ist, wenn sonst die Überlieferung gut ist, im Gegenteil eher auf einen normalen Verkehr zu schließen. Denn gerade Hemmungen des freien Verkehrs rufen überall und sofort einen wahrnehmbaren Reflex in den offiziellen Akten hervor. Speziell kaufmännische Korrespondenz oder statistisches Material, das eine genaue Beurteilung des Umfangs der Handelsbeziehungen gewähren könnte, ist in dieser Zeit noch selten.

Das auf uns gekommene Material gestattet nun keinen sicheren Schluß, wie sich der Handel zwischen Frankreich und der Hanse gestaltet hat. Die politische Lage läßt jedoch, wenigsten was die östlichen Hansestädte anbetrifft, keinen größeren Handel nach Frankreich für diese Zeit vermuten.

Denn im Anfang des Jahres 1454 war der preußische Krieg ausgebrochen[1]. Er erforderte die ganze Aufmerksamkeit aller, auch der nicht am Kriege beteiligten Hansestädte. Die Kriegswirren machten den Verkehr der preußischen und livländischen Kaufleute, die besonders gern nach dem Westen fuhren, mit Frankreich und der Bretagne kaum möglich. Danzig, das hauptsächlich am Kriege beteiligt war, stellte seinen Handel fast ganz ein. Auch der Hochmeister mußte seine ganze Kraft auf die Verteidigung seiner Stellung wenden. Er konnte nicht mehr an die Vertretung der politischen Interessen seiner Untertanen im Auslande denken. Eine Fahrt der Kaufleute der Ordensstädte nach dem Westen wäre überdies von dem Könige von Dänemark, der mit dem Hochmeister in Verbindung stand, mit allen Mitteln verhindert worden[2].

[1] Vgl. Simson, Danzig im dreizehnjährigen Kriege, Zeitschr. d. westpreuß. Gesch.-Vereins Heft 29, S. 61 ff.

[2] Vgl. A. Agats, Baienhandel, S. 81—83. HR. II, 4 Nr. 232. HUB. VIII, Nr. 1160 §§ 14, 130.

Auch die Schiffahrt lübischer Kaufleute nach den Westländern stieß auf erhebliche Schwierigkeiten. Der gefährliche Graf Gerd von Oldenburg lauerte den Lübeckern[1] auf. Sein Bündnis mit Christian von Dänemark zwang die Stadt Lübeck, auch auf diesen ein wachsames Auge zu haben. Den Handel der nicht am preußischen Kriege beteiligten Ostseestädte machten pommersche Seeräuber, begünstigt von den Kriegswirren im Osten, gefährlich. In Westdeutschland hemmte die weite Kreise berührende Münstersche Stiftsfehde den Handel eines Teiles der westlichen Hansestädte[2].

Obwohl also der Kanal durch den Abschluß des englisch-französischen Waffenstillstandes für den Handelsverkehr der Hansen genügende Sicherheit geboten hätte, verhinderten mancherlei Zwistigkeiten und Zusammenstöße mit feindlichen Nachbarn innerhalb des Gebietes der Hansestädte doch die Ausnützung der für die Hanse günstigen Lage. Der hansische Verkehr mit Frankreich kann in der Tat nicht bedeutend gewesen sein.

Von französischer Seite wurden in dieser Zeit keine Schritte unternommen, den hansischen Verkehr mit Absicht zurückzuhalten. Die Ersatzansprüche der Königin Marie wurden zwar noch erhoben, aber nicht mehr mit den Waffen unterstützt. Wir wissen, daß sich im Sommer des Jahres 1454 der Herzog von Bretagne bei den Hansestädten für die Königin verwandte[3]. Sein Schreiben ist nicht mehr erhalten. Auch die Gründe, die ihn zu diesem Schritt veranlaßten, sind nicht bekannt. Daß er sich aber bemühte den Konflikt zu beseitigen, um dem hansischen Verkehr die Wege zu seinem Lande frei zu machen, ist wahrscheinlich.

Mit einer zukünftigen Steigerung des hansischen Handels nach dem Westen rechnete wohl auch das Kontor zu Brügge. Denn es weigerte sich, seine Faktoren aus Nantes, England und Lissabon abzurufen und damit den Wunsch zu erfüllen, den einige hansestädtischen Vertreter auf der Versammlung zu Lübeck ausgesprochen hatten[4].

---

[1] Lübische Ratschronik von 1438—1482 (Chron. der deutschen Städte 30), S. 169.

[2] Vgl. die Versammlung zu Lübeck vom Juni bis Juli 1454, HR. II, 4 Einleitung. HR. II, 4 S. 145 ff.

[3] HR. II, 4 Nr. 248 § 23. HUB. VIII, 328 S. 223.

[4] HR. II, 4 Nr. 247 § 40, S. 147 (im Jahre 1454).

In Frankreich hätte die Hanse gerade in dieser Zeit leicht wieder Boden gewinnen können. Karl VII. und seine Regierung wandten dem Handel und Verkehr immerfort ihre Sorgfalt zu. So wurde im Juni des Jahres 1455 eine Exemption von Zoll auf Marktwaren befohlen. Ferner kam in zahlreichen Verfügungen der Wille des Königs, fremde Kaufleute nach Frankreich zu ziehen, zum Ausdruck [1].

Trotzdem konnte sich die Hanse diese günstige Lage noch nicht zu nutze machen. Der ganze hansische Osten war jetzt nicht imstande, an die Aufnahme des Handelsverkehrs nach dem Westen zu denken. Durch einen Zusammenstoß zwischen Lübeck und Danzig war die Lage noch drohender geworden. Das tatkräftige Eingreifen der livländischen Städte in die kriegerischen Operationen hatte die Flammen sogar noch stärker angefacht.

Im Norden und Westen hatte sich jedoch die politische Lage der Hanse gebessert. Mit Dänemark kam ein Friede zustande, mit England wurde ein Waffenstillstand auf acht Jahre geschlossen [2] Die furchtbaren Kämpfe der roten und weißen Rose bewirkten dieses Zugeständnis an die Hanse.

In der blutigen Schlacht bei St. Albans gelangte Graf Richard York als Protektor an das Steuer des englischen Reiches. Der mächtige Graf Warwick erhielt das wichtige Calais [3]. König Heinrich VI. blieb, auch als er im Anfange des Jahres 1456 von seiner Krankheit genas, ein Werkzeug Yorks, obgleich er sein Protektorat wieder hatte aufgeben müssen [4]. Die schwierigen Verhältnisse der inneren Politik wurden noch verstärkt durch den Gegensatz zu Frankreich. Das englische Volk empfand das Zurückweichen vom französischen Boden als eine nationale Schmach. Der gegenseitige Haß erkaltete nicht. Mit kurzen Unterbrechungen dauerte der englisch-französische Krieg noch fast ein Menschenalter.

Der Kanal blieb in dieser ganzen Zeit der Schauplatz für die

---

[1] Ordonnances des rois de France de la III[e] race jusqu'en 1514, Bd. XIV, S. 359.

[2] HUB. VIII, Nr. 406, 397, 399. Vgl. F. Schulz, Die Hanse und England, S. 100.

[3] Rymer, Foedera XI, 369. Waurin, Recueil des Chroniques, l. 3, Kap. 11.

[4] Rymer, Foedera XI, 373.

Kämpfe, die teils durch größere Flotten, teils durch die zahlreichen, nicht ohne Erlaubnis der Staatsautorität handelnden Seeräuber auf beiden Seiten geführt wurden[1]. Weder die Piraten noch die von königlichen Admiralen geführten Kriegsflotten schonten die neutrale Schiffahrt. Es setzte sich die Anschauung durch, daß der Kanal nur den kriegführenden Mächten offen stehe und vom neutralen Verkehr frei zu halten sei. Daher erschallten immer wieder Klagen von sämtlichen Nationen, deren Kaufleute auf dem Kanal zu verkehren pflegten, über Verletzung ihrer Neutralilät von der einen oder der anderen Seite.

Die Franzosen rüsteten sich gut für den Kampf mit den Engländern. Seit dem Jahre 1454 riet auch der Herzog von Bretagne zum Bau einer starken Flotte. Sie wurde nach und nach geschaffen und hat unter guter Führung große Erfolge errungen. Dann aber suchte sich Frankreich durch Verträge mit anderen Nationen zu kräftigen. Es knüpfte im Jahre 1456 mit Schottland, Dänemark, Kastilien, Aragon, Lüttich, Sachsen und Bayern Beziehungen an[2]. Bei dem Abschluß der Verträge gingen Handels- und politische Interessen Hand in Hand[3]. Ohne daß es in jedem Falle besonders ausgesprochen wurde, richteten sich diese Verträge gegen England.

Denn Frankreich hatte allen Grund, gegen den englischen Nachbarn auf der Hut zu sein. Waren doch in Frankreich selbst immerfort gefährliche Bestrebungen im Gange, die Engländer wieder ins Land zu rufen. An einer dieser Verschwörungen nahm sogar der Dauphin Ludwig teil. Sie wurde erst im letzten Augenblick aufgedeckt. Der Dauphin mußte vor dem Zorn des Königs flüchten und fand an dem Hofe Philipps von Burgund auf mehrere Jahre ein sicheres Asyl[4].

Seitdem hatte Frankreich in verstärktem Maße auch auf den

---

[1] HUB. VIII, Nr. 486, 316 Anm. 2. De la Roncière, Hist. de la marine Française, Bd. II, S. 287.

[2] Ordonnances, Bd. XIV enthält diese Akten.

[3] Pigeonneau, Hist. du Commerce de la France, I, S. 391.

[4] M. de Barante, Hist. des ducs de Bourgogne, VI, S. 86 ff. Waurin a. a. O., V, l. 4, Kap. 10, 11. Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII et de Louis XI, I, l. 5, Kap. 19 »velut quoddam pacis suae pignus et securitas de rege dictum regis filium non ingrate fovebat et servabat«.

burgundischen Nachbarn zu achten. Es mußte sich gegen den mächtigen Vasallen sichern. Seine Macht war noch gestiegen, seitdem er den französischen Thronfolger in seiner Gewalt hatte.

Drohte somit Frankreich von zwei Seiten, von England und Burgund, eine Gefahr, so gaben ihm die mit den oben erwähnten Mächten abgeschlossenen Verträge wiederum das nötige Gegengewicht. Das freundschaftliche Verhältnis zu Schottland war geeignet, einen Einfall der Engländer in das französische Reich zu erschweren. Heinrich IV. von Kastilien stellte dem König Karl ein Truppenkontingent gegen die Engländer zur Verfügung[1]. Aus handelspolitischen Gründen wünschte er jedoch, wie die Konvention von Gannat lehrt, die Gewährung freien Geleits für englische und deutsche Kaufleute, die sein Land aufsuchen würden.

Das Bündnis Karl VII. mit Dänemark war auch für die Hanse nicht ohne Bedeutung[2]. In Köln verpflichtete sich Christian von Dänemark, den Franzosen mit 40—50 Schiffen und einer Truppenmacht von 6—7000 Mann gegen die Engländer zu helfen. Dagegen versprach Karl VII., das eroberte Land mit dem dänischen Könige zu teilen und die Kriegskosten zu bezahlen. Er erklärte sich auch bereit, im Interesse Christians die deutsche Hanse in Schach zu halten, sobald sie sich beim Austrag seiner Streitigkeiten auf die Seite seines Gegners Karl Knutson stellen würde. Auf Verlangen Christians I. wollte der französische König das Eigentum der hansischen Kaufleute, die in Frankreich nach Veröffentlichung des Bundesvertrags verkehrten, beschlagnahmen lassen.

Standen diese Abmachungen auch bloß auf dem Papier, vor allem was die Leistung des Dänenkönigs anbetraf, so zeigten sie doch, daß die französischen Politiker mit der Hanse als Machtfaktor rechneten. Sie sahen in ihr mehr eine Gegnerin als eine befreundete Macht. Trotz des zeitweilig hervorbrechenden Gegensatzes zu England galt die Hanse doch als eine natürliche Verbündete der stammverwandten Engländer. So wurde sie auch in späteren politischen Verträgen, die zwischen England und Frank-

---

[1] G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille au XIVe et au XVe siècle 1898, S. 97 ff.

[2] HUB. VIII, Nr. 460. De Beaucourt, a. a. O., VI, S. 155. Th. Basin, a. a. O., I, l. 5 Kap. 15. H. Dansin, Hist. du Gouvernement de la France pendant le règne de Charles VII 1858, S. 391.

reich geschlossen wurden, stets in der Reihe der englischen Bundesgenossen aufgezählt.

Legten die französischen Politiker in diesem Augenblicke keinen Wert auf ein freundschaftliches Verhältnis zur Hanse, so tat das Philipp von Burgund umsomehr. Er bemühte sich eifrig, die Hansen wieder nach Flandern zu ziehen, das längere Zeit von ihnen gemieden worden war. Zu Pfingsten des Jahres 1457 konnte die Hanse die über Brügge verhängte Handelssperre wieder aufheben[1]. Von den Vertretern der fremden Nationen in Brügge wurden die hansischen Kaufleute mit großer Freude aufgenommen. Herzog Philipp wußte aber auch die politische Bedeutung der Hanse zu schätzen. Die erfolgreiche Einkreisungspolitik Karls VII. zwang ihn, sich nach Beistand umzusehen. Sie verhinderte sogar die Ausführung seines mit Eifer betriebenen Planes, einen Kreuzzug zu unternehmen. Die wachsende Spannung zwischen den Westmächten machte die politische Lage recht gefährlich.

Bereits im Jahre 1456 hatte die französische Kriegsflotte, dazu Piraterei französischer und bretonischer Seeräuber den Verkehr auf dem Kanal lahm gelegt. Die Schädigung des neutralen Handels nahm im folgenden Jahre noch weiter zu. Die Franzosen griffen zwei hansische Schiffe auf und setzten die Mannschaft gefangen. Zwei lübische Schiffe nahmen ihnen ihre Beute wieder ab[2].

Den Oberbefehl über die französische Seekriegsmacht, die sich im Kanal befand, hatte der Großseneschal der Normandie, Peter de Brezé. Als er auf dem Kanal kreuzte, glaubte man, er wolle sich gegen Burgund wenden, weil es den Dauphin aufgenommen hatte[3]. Aber Brezé segelte plötzlich auf die englische Küste zu und überfiel die Stadt Sandwich. Die Engländer eilten rasch herbei und versuchten die Eroberer in ihre Gewalt zu bringen. Ihr Angriff blieb aber erfolglos, und Brezé konnte mit reicher Beute abziehen[4].

---

[1] HR. II, 4 Nr. 491—495, 506, 554. HUB. VIII, Nr. 590, 659.

[2] Vgl. F. Bruns, Die Lübecker Bergenfahrer und ihre Chronistik, S. 355.

[3] Gilliodt van Severen, Inventaire des archives de la ville de Bruges, V, S. 431.

[4] Waurin, a. a. O., V, l. 4, Kap. 12. Matthieu d'Escouchy Chronique, II, 353/354. G. Chastelain, Oeuvres, publ. par le Baron Kervyn de Lettenhove, II, 353 ff. J. H. Ramsay, Lancaster and York, II, 202.

Er hatte mit diesem Handstreich zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß die französische Regierung gewillt war, die lancastrische Partei, die im Sommer 1457 wieder zu größerer Macht gelangte, tatkräftig gegen die Yorks zu unterstützen. Als alter Vasall des Hauses Anjou hatte er außerdem der Königin Margarete durch sein Eingreifen einen besonderen Dienst erweisen wollen.

Die yorksche Partei blieb die Antwort auf diesen Handstreich nicht schuldig. Der zum Admiral der englischen Flotte ernannte Graf Warwick war der geeignetste Mann, Rache für den französischen Überfall zu nehmen. Von Calais aus betrieb er seine Vorbereitungen zum Kriege gegen Frankreich und die Bretagne. Aber erst im Sommer des Jahres 1458 teilte er seine Schläge aus. Auch er schonte die neutrale Schiffahrt auf dem Kanal nicht. Auf der Fahrt nach Honfleur fiel ihm eine anglo-portugiesische Flotte in die Hände[1]. Ende Mai vernichtete er eine französisch-spanische Flotte von 28 Segeln[2]; nur sechs Schiffe konnten sich retten. Einen Monat später griff er eine lübische Flotte von achtzehn Segeln auf, die mit reicher Ladung aus der Baie zurückkehrte[3].

Daneben vergalten die Engländer auch von der Küste ihres Landes aus den Einfall Brezés durch einen Angriff gegen Harfleur. Die Brandschatzung der Insel Ré wurde nur durch das mutige Vorgehen der bretonischen Kriegsflotte verhindert.

Besonders gefährlich für Frankreich wurde die Lage jedoch erst durch das gemeinsame Operieren der burgundisch-englischen Macht[4]. Bereits im Juli 1457 war es dem Grafen Warwick gelungen, einen neunjährigen Waffenstillstand zwischen England und Burgund zum Abschluß zu bringen[5]. Gegen die vereinigte Kriegsflotte beider schickte Frankreich seine Seemacht. Sie beunruhigte fortan die flandrische Küste. Außerdem stand an der ganzen französischen Küste das Seeräuberunwesen in voller Blüte[6].

---

[1] De la Roncière, a. a. O., II, 293.

[2] A. a. O., II, 294. Paston letters, ed. Gairdner 1895, I, 425, 428/429.

[3] HUB. VIII, Nr. 196, 3; Nr. 780 Einleitung. HR. II, 4 Nr. 666, 667; 5, 263 § 26, 712 § 11. F. Bruns, a. a. O, S. 244 § 1810.

[4] Waurin, a. a. O., V, l. 4, Kap. 14.

[5] HUB. VIII, Nr. 620.

[6] HUB. VIII, Nr. 677, 706.

Die Übergriffe Warwicks auf die lübische Flotte, kurz nachdem der Waffenstillstand zwischen der Hanse und England geschlossen war [1], brachten Lübeck wieder in scharfen Gegensatz zu England. Verhandlungen über den Schadenersatz führten zu keinem Ergebnis. Lübeck nahm daher den Krieg gegen England wieder auf. Es hatte sich mit dem Könige von Dänemark über ein gemeinschaftliches Vorgehen gegen die Engländer geeinigt. Im übrigen war es Lübeck auch dieses Mal nicht geglückt, die ganze Hanse zu einem einheitlichen Handeln zu bewegen. Die Hansestädte hüteten sich wohl, ihre englischen Interessen zu gefährden. Danzig, das Lübecks Vorgehen billigte, war durch den preußischen Krieg an tatkräftiger Hilfe gehindert [2].

Unter der Beunruhigung der flandrischen Küste durch die kriegführenden Mächte hatte in erster Linie das Kontor zu Brügge schwer zu leiden. Es versuchte daher, sich seine Stellung auf eigene Faust zu sichern. Verhandlungen mit den vier Leden von Flandern zum Schutze der neutralen Schiffahrt vor der Küste waren erfolglos geblieben. Nun aber wandte es sich an den König von Frankreich. Es ersuchte ihn, der Hanse einen drei- bis vier. jährigen Waffenstillstand zu gewähren.

Mit diesem Schritte war Lübeck einverstanden, auch Bremen gab seine Zustimmung. Ferner unterzeichneten Stralsund, Rostock und Wismar die Vollmacht, die den Älterleuten des Brügger Kontors die Verhandlung mit Gesandten Karl VII. oder der Königin Marie gestattete [3]. Sie erhielten den Auftrag, den Konflikt wegen der Wegnahme des Holks beizulegen, über die gegenseitigen Beschädigungen zu verhandeln und zu versuchen, einen Waffenstillstand auf sechs bis acht Jahre abzuschließen. Daneben sollten sie die Verlängerung des Friedens betreiben. Eine Vollmacht Lübecks vom 26. August gebot indes nur den Abschluß eines Waffenstillstandes.

Offenbar erhielten die Unterhändler zwei Aufträge. Je nach Gunst der politischen Lage sollten sie einen Waffenstillstand oder einen Frieden abschließen. Anfang September mahnte das Kontor,

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 415.

[2] HUB. VIII, Nr. 729 u. Anm. 5.

[3] HUB. VIII, Nr. 734, 735. HR. II, 4, Verhandlungen zu Lübeck vom Mai 1454, Einleitung.

das die Entscheidungen der Hansestädte noch nicht kannte[1], rasch einen Entschluß zu fassen. Denn der Seeraub der Franzosen vor der flandrischen Küste nahm von Tag zu Tag zu. Im Januar sandte Lübeck noch einmal Vollmacht zu Verhandlungen mit Frankreich an das Kontor[2]. Auch jetzt gebot die eine Vollmacht (vom 10. Januar) den Abschluß eines mehrjährigen Friedens. Aber die andere, offenbar geheime Instruktion, wies das Kontor an, keine bindenden Versprechungen zu machen und einen Stillstand zu schließen, der solange dauern sollte, wie die Feindschaft zwischen der Hanse und England anhalte[3].

Gerade in dem letzten Bescheide zeigt sich recht deutlich, wie für das Vorgehen der Hanse politische Beweggründe ausschlaggebend waren. Die englische Feindschaft bewirkte die Annäherung an Frankreich.

Auf französischer Seite sah man die Annäherungsversuche der Hanse nicht ungern. Im August meldete Hamburg an Lübeck, daß ein Bote des französischen Königs in Hamburg gewesen sei. Er habe verlauten lassen, der Seeraub der Franzosen[4] könne wohl abgestellt werden, wenn man sich darum bei dem Könige Karl bemühe[5]. Der Bote sei, wie Hamburg berichtete, in dem Hause eines lübischen Bürgers zu finden, falls Lübeck mit ihm verhandeln wolle[6].

Weitere Nachricht findet sich nun hierüber nicht mehr. Jedenfalls ist aber aus der Absendung eines Boten, — um einen offiziellen Gesandten handelte es sich vielleicht nicht — ersichtlich, daß Frankreich auf eine Klärung seines Verhältnisses zur Hanse in dieser Zeit Wert legte. Suchte es doch selbst eine Gesandt-

[1] HUB. VIII, Nr. 668.

[2] HR. II, 4 Nr. 672.

[3] HR. II, 4 Nr. 673: Der Waffenstillstand soll gehalten werden »unghebroken unde bet dan uns dat bestant von dem koninghe van Engeland und synen undersaten is gheholden worden«.

[4] HR. II, 4 Nr. 708. Am 27. Mai 1459 warnte der deutsche Kaufmann von Amsterdam aus vor ihnen. Er schrieb, die französischen Seeräuber seien: »in allen huken wachtende«.

[5] HR. II, 4 Nr. 711: »wo men des vruntliken an den heren koningk vorsochte . . . des wii ut sinen reden vornemen, dat sodanne roverie wol afghestellet worde, wo men des noch vorsochte«.

[6] HR II, 4 Nr. 711.

schaft der Hansestädte an den französischen Hof zu veranlassen. Unter diesen Umständen fand die Bitte um Geleit für eine hansische Gesandtschaft leicht Gehör. Karl VII. erteilte für fünfundzwanzig Personen freies Geleit auf ein halbes Jahr[1]. Der Großseneschal der Normandie, Peter de Brezé, sollte die Verhandlungen mit den Hansen führen.

Schon kurz vorher hatte das Kontor die Abreise seiner Gesandten an Lübeck gemeldet[2]. In seinem Schreiben betonte es auch jetzt, der Hauptzweck der Gesandtschaft sei die Erlangung eines mehrjährigen Waffenstillstandes. Brezé dagegen erhielt Vollmacht, mit den hansischen Deputierten über den Frieden zu verhandeln und die Ansprüche der Königin zu vertreten[3].

Der Führer der hansischen Gesandten, Johann Arnolphin (Arlesyn), hatte keine leichte Aufgabe. Dem Kontor zu Brügge schien es mit Rücksicht auf den Herzog Philipp, den Herrn der Niederlande, der es mit den Yorks gegen Frankreich hielt, nicht ratsam, offenkundig mit Frankreich in ein festes Friedensverhältnis zu treten. Zudem hatte die Hanse keinen bestimmten Weg vorgezeichnet. Daher erhielt Arnolphin den Auftrag, zwischen Frankreich und der Hanse einen Waffenstillstand auf acht bis zehn Jahr abzuschließen[4]. In seiner Beglaubigung an den Großseneschal erklärte das Kontor, trotz der französischen Forderungen keine weiteren Befehle von den Hansestädten erhalten zu haben. Es bat den französischen Bevollmächtigten, bei der Regierung für die Erteilung des gewünschten Waffenstillstandes einzutreten. Das Kontor versprach, in späterer Zeit eine Gesandtschaft mit ganzer Vollmacht zum Friedensabschluß zu entsenden.

In ähnlicher Weise schrieb auch der Führer der Gesandtschaft an Brezé. Wegen der Kürze der Zeit hatte er den Verhandlungstermin in Rouen nicht einhalten können. Auch er bat, der Großseneschal möge mit dem Waffenstillstand zufrieden sein,

---

[1] Am 28. August 1459. HR. II, 4 Nr. 712.

[2] HR. II, 4 Nr. 710. 11. August: »umme enen bistant von jaren jto makene«.

[3] HR. II, 4 Nr. 713: »bevell umme to tractierne, to appointerene, to composerne, umme tho makene pais unde eendrachticheit van unsen wegen mitten vornomeden van der groter geselscap unde hansen«.

[4] HR. II, 4 Nr. 714, 715, 716.

und stellte eine neue Gesandtschaft, die nach Beschluß eines Hansetages abgeordnet werden sollte, für die Zukunft in Aussicht. In dem Briefwechsel Arnolphins mit Peler Javalhac, dem Sekretär des Großseneschals, kommen dieselben Gedanken zum Ausdruck.

Brezé hatte von vornherein den Wunsch, mit der Hanse einen festen Frieden zu schließen, und glaubte, die Hanse würde ohne weiteres mit dem Frieden einverstanden sein. Er teilte auch dem Könige mit, die Hanse wünsche einen ewigen Frieden. Als er aus den Briefen des Kontors und des Führers der Gesandtschaft sah, daß die Hanse einem Friedensschlusse abgeneigt war, verbarg er seine Mißstimmung darüber nicht. Er wies darauf hin, daß es den früheren Verabredungen widerspräche, wenn die Hanse jetzt nur über einen Waffenstillstand verhandeln wolle[1]. Ein Waffenstillstand sei nur ein Provisorium und gäbe keine feste Grundlage für ein dauerndes politisches Verhältnis. Ehrlicher Krieg oder ehrlicher Friede müsse die Losung sein[2]. Ein Friede sei außerdem im gegenwärtigen Augenblicke leichter als ein Waffenstillstand zu erlangen. Die Behauptung, die Franzosen hätten die hansischen Privilegien zuerst verletzt, wies er zurück. Er betonte den großen Wert des Holks der Königin, der auf hansischer Seite nicht ohne Grund in Abrede gestellt war. Dann aber wies er alle Schuld von sich, wenn in Zukunft wieder hansische Angehörige von den französischen Untertanen geschädigt würden.

Ähnlich schrieb Peter Javalhac[3]. Er wies darauf hin, daß vor vierzehn Jahren bereits eine ähnliche Forderung der Hanse von der französischen Regierung abgelehnt sei. Ferner teilte er dem hansischen Bevollmächtigten mit, daß man in Erwartung des Friedensabschlusses die Seekriegsleute nach Rouen entboten habe. Er meinte, daß sie nun, da der Friede nicht zustande gekommen sei, in wütender Stimmung wieder abziehen und über die hansischen Kaufleute herfallen würden.

Damit waren also die Verhandlungen, noch ehe sie recht begonnen hatten, schon gescheitert. Die Haltung der Hanse war daran Schuld. Sie wollte sich nicht zu einer Politik hinreißen lassen,

---

[1] HR. II, 4 Nr. 717.

[2] HR. II, 4 Nr. 717: »Unde illud apud nos habemus vulgatum proverbium, quod in bona pace aut bono bello videndum est.«

[3] HR. II, 4 Nr. 719.

die bei der Unsicherheit der politischen Verhältnisse zwischen den Westmächten recht gefährlich war. Die Hanse konnte nicht wagen, mit Frankreich gegen Burgund und England zusammen zu halten.

Infolge der Unentschlossenheit der Hanse, auf den Wunsch Frankreichs einzugehen, trat der frühere Zustand wieder ein. Die französische Regierung erlaubte sogleich wieder Repressalien gegen die hansischen Kaufleute. Die Sicherung der Handelsbeziehungen zu Frankreich und der Nutzen, der beiden Teilen, wie der Geleitsbrief Karls VII. ausdrücklich hervorhob, hätte werden können, war mit dem Scheitern der Friedensverhandlungen auf längere Zeit in Frage gestellt.

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß der Umschwung in der politischen Lage Englands auf den schroffen Abbruch der Unterhandlungen von seiten der französischen Regierung eingewirkt hat. Die Partei der Lancaster war im September bei Bloreheath besiegt worden. Sie erhob sich jedoch bald wieder. Am 12. Oktober erlitten die Yorks bei Ludlow eine empfindliche Niederlage. Ihre Parteiführer mußten sich rasch in Sicherheit bringen. Warwick floh nach Calais, das freilich schon Anfang Oktober von Heinrich VI dem Herzoge von Somerset übertragen war[1].

Durch den Sieg der Lancaster, mit denen Karl VII. von Frankreich sympathisierte, war für das französische Reich ein sehr günstiger politischer Zustand geschaffen. Weder England noch Burgund waren zu fürchten, solange die Lancaster ihre Stellung behaupteten. Frankreich gestattete in dieser Zeit sogar den Zwischenhandel der englischen Kaufleute. Es konnte der Hanse jetzt Bedingungen vorschreiben und von ihr eine entschiedene Parteinahme fordern. Als die hansischen Politiker dieser Forderung nicht entsprachen und einen provisorischen Waffenstillstand einem festen Friedensverhältnis vorzogen, brach Frankreich die Verhandlungen sofort ab[2].

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 436, 439.

[2] HUB. VIII, Nr. 1152, 1197; IX Nr. 15.

Kap. 4. Die Hanse und die Bretagne. Neue Annäherungsversuche an Frankreich. Köln und Frankreich bis zum Jahre 1461.

Die Repressalien, welche die Franzosen wegen der Wegnahme des Holks der Königin durch die Bremer Auslieger gegen die Hansen ausgeübt hatten, waren nicht auf die an der eigentlichen französischen Küste verkehrenden Kaufleute und Schiffer beschränkt geblieben. Auch an der bretonischen Küste wurden die Hansen nicht verschont. Um eine Sicherheit gegen die Störung des hansischen Handels in der Bretagne zu erhalten, baten einige hansische Kapitäne die bretonische Regierung um die Ausstellung eines neuen Geleitsprivilegs.

Herzog Franz II. willfahrte am 16. Mai 1459 den Bitten der hansischen Seeleute[1]. Er erteilte ihnen freies Geleit für den Verkehr in dem Herzogtum Bretagne. Er verbot, ähnlich wie in dem Geleit, das er im Jahre 1452 den Preußen gewährt hatte[2], seinen Untertanen, die hansischen Kaufleute und Schiffer zu belästigen. Die Beamten des Herzogtums erhielten Befehl, die Hansen in jeder Weise zu schützen. Er gestand ihnen zu, daß kein Unschuldiger für die Vergehen schuldiger Kaufleute haftbar gemacht werden dürfe, ein wichtiges Recht, das so oft in den Privilegien wiederkehrt. Die Beschlagnahme von Waren und die Arrestierung von hansischen Personen auf Grund von Repressalienmandaten wurde den bretonischen Untertanen streng untersagt. Mit der Erteilung dieses Geleitsprivilegs war das Verhältnis der Hanse zur Bretagne wieder für eine Zeitlang gesichert.

Auch mit anderen Westmächten bestanden gute Beziehungen. Im Jahre 1456 hatte Alfons V., der König von Portugal, den Handelsverkehr in seinem Reiche für die hansischen Kaufleute freigegeben[3]. Ebenso waren die Versuche, mit Kastilien ein gutes Verhältnis zur Sicherung des Handels anzubahnen, von Erfolg begleitet[4]. Im Januar 1460 wurde auf der Grundlage des Vertrags

---

[1] HUB. VIII, Nr. 796. HR. II, 4 Nr. 672.

[2] HUB. VIII, Nr. 1260.

[3] HUB. VIII, Nr. 464.

[4] HR. II, 3 Nr. 260. HUB. VIII, Nr. 871, 1007, 1008 und Anm. A. Agats, Baienhandel, S. 85.

vom Jahre 1446 ein Friede von 16 Jahren geschlossen. Nur Kampen und Bremen nahm man davon aus. Im März des folgenden Jahres verkündete Heinrich IV. von Kastilien den Frieden, der zwischen den Kaufleuten von Biskaya und der Hanse zustande gekommen war.

Das Verhältnis der Hanse zu England hatte sich etwas gebessert. Die lancastrische Regierung war der Hanse im Grunde günstig gesinnt. Die Verhandlungen über die Wegnahme der Baienflotte führten freilich zu keinem Ergebnis; es kam noch nicht zu einer Aussöhnung[1]. Bei der günstigen politischen Stellung zu den übrigen Westmächten machte aber die Haltung der französischen Regierung den hansischen Politikern die meiste Sorge. Das entschiedene Auftreten des französischen Unterhändlers hatte seine Wirkung nicht verfehlt.

Da es nicht möglich gewesen war, den Abschluß eines Waffenstillstandes durchzusetzen, ersuchte das Kontor zu Brügge die Hansestädte, in einen ewigen Frieden mit Frankreich einzuwilligen. Danzig äußerte sich zuerst zu diesem Vorschlage[2]. Es zeigte sich einverstanden mit dem Abschluß eines ewigen Friedens, wünschte jedoch, die Stadt Bremen solle allein für die Wegnahme des Holks der Königin den geforderten Ersatz leisten. Lübeck hatte sich wohl von vornherein für Annahme des ewigen Friedens erklärt und einen Entwurf für den Friedensvertrag aufgesetzt. Die übrigen Hansestädte gaben ihre Ansicht nicht weiter kund. Nur Bremen stimmte noch zu; freilich rechnete es wohl kaum auf den Ersatz der Schäden, die es in langen Jahren durch die französischen Auslieger erlitten hatte[3].

Auf Grund dieser Zustimmungserklärungen setzte das Kontor zu Brügge seine Annäherungsversuche an Frankreich mit bestem Erfolge wieder fort. Schon Mitte März des Jahres 1460 erteilte Karl VII. einer hansischen Gesandtschaft von zwölf Personen auf ein Jahr Geleit. Als Zweck der Gesandtschaft wurde angegeben, daß man über die Beschädigung der Hansen durch französische Untertanen und Kriegsleute verhandeln wolle[4].

---

[1] HUB. VIII, Nr. 769, 772, 780.

[2] HR. II, 4 Nr. 720 »wenne van krige neymandt vele wert geffrowet sundir vele mer bedroffet«.

[3] HR. II, 5 Nr. 7. 19. Januar 1460.

[4] HUB. VIII, Nr. 880 u. Anm.

Der Erfolg, der aus der Wiederanknüpfung der Verhandlungen entsprang, zeigte sich nun bald. Zwar brachten die Franzosen noch ein hansisches Schiff auf, aber sie stellten das darin befindliche Eigentum den Kaufleuten, die es nachweisen könnten, bis Mitte Mai wieder zur Verfügung[1].

Die Unterhandlungen mit den Bevollmächtigten der Königin von Frankreich hatten bereits Ende April begonnen. Nach Beilegung dieses bekannten Streitfalles gedachte man über den Frieden zu verhandeln. Das Kontor hatte sodann Ende Juli einem bewährten Mann den Auftrag erteilt, nach Frankreich zu gehen und wartete nur noch auf seine endgültige Zusage[2]. Zur rechten Zeit gab auch Lübeck Vollmacht, mit Frankreich in Verhandlungen zu treten. Wiederum war diese Vollmacht nicht eindeutig. Lübeck zeigte auch jetzt noch Neigung, nur einen Stillstand mit Frankreich abschließen zu lassen. Die politische Lage in England blieb, wie schon öfter, auf die Entschließung Lübecks nicht ohne Einfluß[3].

Inzwischen war das Gestirn der Lancaster schnell wieder erloschen. Richard York war mit Hilfe Warwicks in Kent gelandet[4] und sofort zum Regenten und Nachfolger Heinrichs VI. ernannt worden. In der Schlacht bei Northampton brach er den letzten Widerstand der lancastrischen Partei[5] (10. Juni). Die Königin Margarete floh nach Schottland. Das Freundschaftsverhältnis zwischen England und Frankreich hörte mit dem Siege der Yorks jäh auf. Den englischen Kaufleuten verschloß man sofort die französischen Häfen[6].

Mit dem Zurücktreten des englischen Handels gewann aber die Hanse wieder eine größere Bedeutung für Frankreich. Es war nicht ausgeschlossen, daß die Bitte um einen Waffenstillstand jetzt mehr Erfolg hatte. Dann war es möglich, den Abschluß eines politisch bindenden Friedens noch auf lange Zeit hinauszuschieben.

In jedem Falle ließ aber die fortgesetzte Beschädigung hansischer Kaufleute[7] durch die Franzosen es geboten erscheinen,

---

[1] HR. II, 5 Nr. 8.

[2] HR. II, 5 Nr. 10 »enen guden man van unser nacien«.

[3] HUB. VIII, Nr. 943 (15. Juli 1460); Nr. 944. HR. II, 5 Nr. 121 § 7.

[4] Waurin, Recueil des Chroniques, V, l. 3 Kap. 21.

[5] Waurin, a. a. O., V, l. 3 Kap. 25.

[6] Th. Basin, Hist. des Règnes de Charles VII. et de Louis XI., I, 297

[7] HR. II, 5 Nr. 8, 10, 263 § 34. HUB. VIII, Nr. 1255.

endlich ein Vertragsverhältnis einzugehen. Der drohende Ausbruch des französisch-burgundischen Krieges verursachte außerdem noch eine starke Beunruhigung der flandrischen Küste, unter der der hansische Handel bereits viel zu leiden hatte[1].

Anderseits hemmte aber auch die Aussicht auf einen Krieg die Ausführung der hansischen Gesandtschaft. Es wurde jetzt mehr als je nötig, bei allen politischen Erwägungen auf den Herrn der Niederlande Rücksicht zu nehmen. Ende August konnte das Kontor noch keine Nachricht über irgendwelche Erfolge der Gesandtschaft nach Lübeck senden. Erst im nächsten Sommer kam man dem gewünschten Ziele näher.

Inzwischen hatte sich ein Mitglied der Hanse auf eigene Faust bemüht, seine Kaufleute vor den Repressalien der französischen Untertanen zu schützen. Köln nämlich wandte sich mehrfach mit Bitt- und Klageschriften an die Regierung Frankreichs. Eine vortreffliche Überlieferung hat uns zahlreiche Aktenstücke dieser Art aus der Kölner Kanzlei aufbewahrt. Doch muß man sich hüten, auf Grund dieses reichen Materials eine verhältnismäßig stärkere Beteiligung der Kölner am französischen Handel anzunehmen. Die französischen Repressalien trafen die kölnischen Kaufleute nicht härter als die anderen Hansen. Nur sind für die meisten Hansestädte die urkundlichen Zeugnisse durch die Ungunst der Zeit verloren gegangen.

Die Kölner Kaufleute trieben ihren Handel, wie oben erwähnt, meist nicht an und längs der französischen Küste. Sie kamen vorwiegend auf dem Landwege in die Städte Frankreichs. Aber ihr Verkehr nach England war sehr bedeutend, und gerade auf der Fahrt von und nach der englischen Küste fielen sie den Franzosen in die Hände. Ferner führten die kölnischen Kaufleute ihre Waren häufig in englischen und niederländischen Schiffen. Sie erlitten daher auch durch die Repressalien der Franzosen gegen Engländer und Burgunder schwere Verluste. Sie waren seit dem hansisch-französischen Konflikt, den die Wegnahme des Holks heraufbeschworen hatte, fortwährend in großem Umfange geschädigt worden[2].

---

[1] HUB. VIII, Nr. 990.

[2] HUB. VIII, Nr. 529, 891 u. Anm.; Nr. 893. de Beaucourt, Hist. de Charles VII., VI, S. 344.

Zwischen Frankreich und Köln bestanden manche politische Beziehungen, die auch für den Handelsverkehr nicht ohne Wert blieben. So hatte die Stadt im Jahre 1457 sich und ihre Kaufleute dem französischen Könige empfohlen, als er sie vor dem Einverständnis mit dem intriganten Dauphin gewarnt hatte. Auf den Wunsch Karls VII. nahm Köln die Gesandten seines Verbündeten, des Königs Christian von Dänemark, gut auf, als sie im Jahre 1460 nach Frankreich reisten. Mit Stolz wies die Stadt wiederholt auf ihre freundschaftlichen Beziehungen zum französischen Reiche hin[1].

Im April 1460 wurden Kölner Bürger von französischen Untertanen an der flämischen Küste beraubt. Man brachte ihre wertvollen Waren nach Honfleur. Köln trat sofort für seine Bürger ein. Es schrieb an das Kontor zu Brügge, an Karl VII., an den Marschall der Normandie und den Kapitän von Honfleur. Ferner wandte es sich mit der Bitte, seine Bemühungen zu unterstützen, an verschiedene einflußreiche Personen wie an den Kardinal Richard von Coutances, den Erzbischof von Trier und an Christian von Dänemark. Der Erfolg entsprach freilich dem Aufwand an Mühe nicht. Köln erreichte kaum, daß die Zusammenhaltung der Waren und die gerichtliche Untersuchung der fraglichen Angelegenheit befohlen wurde. Trotz vielfacher Klagen hörte die Beschädigung seiner Kaufleute nicht auf. Im Mai wurde der kölnische Kaufmann Rutger Rynck seiner Güter beraubt und nach Dieppe geführt[2].

In beiden Fällen waren nicht gewöhnliche Seeräuber die Schuldigen, sondern die Beschlagnahme der Waren und die Zurückhaltung der Personen läßt darauf schließen, daß die Behörden die Hand im Spiele hatten. Denn die Kölner standen in dem Verdacht, es mit den Engländern zu halten. Köln wies freilich diese Beschuldigung wiederholt zurück[3]. Es erklärte, die Vergehen der Engländer und anderer Feinde des Königs seien ihm stets zuwider gewesen, seine Bürger hätten keinen verdächtigen Handel getrieben und es sei nicht vor dem Verkehr mit den Engländern und anderen Feinden Frankreichs gewarnt worden. Besonders gegen

---

[1] Köln bezifferte seine Verluste einmal auf mehr als 60 000 Gulden.
[2] HUB. VIII, Nr. 894, 902, 906, 907, 920, 928, 950, 955. 931, 976.
[3] HUB. VIII, Nr. 954, 980.

den Vizeadmiral Wilhelm von Casanova, der auch unter dem Namen Coulon (Columb)[1] bekannt ist, richteten sich die Klagen der Stadt[2].

Karl VII. befahl am 1. September, wohl nicht ohne Veranlassung der Freunde Kölns, die Sache zu untersuchen. Die Stadt sandte ihre Vertreter nach Rouen. Der erste Termin des Prozesses scheint erfolglos verlaufen zu sein, ein neuer Termin wurde für spätere Zeit angesetzt. Köln bat den Erzbischof um Empfehlungsschreiben an die Räte des Königs von Frankreich. Der König und sein Großkanzler erhielten Dankschreiben für die Gunst, die sie den Kölner Gesandten bisher bewiesen hätten.

Mitte November sollte der Prozeß der Kölner Kaufleute in Rouen entschieden werden. Eine Anzahl der Fürsprecher Kölns war zu diesem Termin zugegen. Der bekannte Kölner Rat und Protonotar Dr. Johann Vrunt wurde nach Rouen abgesandt. Nach längeren Verhandlungen vor der Untersuchungskommission erhielten aber die Kölner weder ihr Gut zurück, noch hinreichenden Schadenersatz. Die Entscheidung verschob man auf den 23. Februar des nächsten Jahres und verwies die Sache an den König zurück. Köln sandte darauf Johann Vrunt an Karl VII. und auch an den Herzog von Burgund. Der Doktor Johann von Erpel vertrat seine Stelle in Rouen[3].

Denn eine dritte Prozeßsache erforderte schon wieder das Eingreifen der Kölner Behörden. Kölnische Kaufleute waren, im Holk eines Antwerpener Schiffers von England kommend, von Casanova aufgegriffen und nach Honfleur geschleppt worden. Auch jetzt wandte die Stadt Köln alle Mühe auf, ihre Bürger zu befreien oder wenigstens ihr Gut bewahren zu lassen, bis die Schuldfrage geklärt sei. Eine neue Gesandtschaft ging an den französischen Hof.

Im April häuften sich die Fälle noch; in denen Kölner den Franzosen in die Hände fielen. Trotzdem die Stadt keine Mühe scheute, das Interesse hoher Herren für ihre Bürger zu erregen, erreichte sie zunächst nichts. Am allerwenigsten nützte ihr der Kaiser. Die Kölner baten ihn, sich für ihre Mitbürger bei dem französischen Könige zu verwenden. Der Kaiser entsprach auch

---

[1] Köln schreibt: »Coliin de Casanova«. HUB. VIII, Nr. 991.

[2] HUB. VIII, Nr. 928, 950, 954, 959, 979, 980—983, 996.

[3] HUB. VIII, Nr. 995.

ihrer Bitte[1]. Allein sein Schreiben an den französischen Krieg blieb, zumal da es auch noch sehr spät eintraf, ohne jede Wirkung.

Der Prozeß gegen Casanova wurde immer wieder hinausgeschoben. Er hatte zweifellos im Sinne seiner Regierung gehandelt, wenn er den englischen Aktiv- und Passivhandel nach Kräften zu hindern suchte. Doch ließen die unablässigen Bemühungen Kölns, dazu die Fürsprache einflußreicher Herren, vor allem aber die Aufwendung bedeutender Geldmittel schließlich ein Urteil zustande kommen, Die Beschuldigung, die Kölner seien Feinde Frankreichs, wurde widerlegt, Casanova zur Rückgabe des Gutes und zu einem Abkommen mit den beraubten Kölner Kaufleuten angehalten. Dazu verlangten die Richter von ihm die Stellung einer Kaution. Diese Entscheidung spielte noch in späterer Zeit eine gewisse Rolle[2].

Kap. 5. Verhandlungen mit Frankreich in der ersten Zeit der Regierung Ludwigs XI.

Karl VII. starb am 22. Juli 1461. Während seiner Regierung hatte sich für die Hanse die Notwendigkeit herausgestellt, mit dem neuerstarkten, von Englands Herrschaft befreiten Frankreich ein völkerrechtlich-bindendes Verhältnis anzubahnen. Aber an der Klausel, den Verkehr mit den Engländern aufzugeben, war eine Annäherung gescheitert. Die Wegnahme des Holks der Königin durch die Bremer Auslieger hatte den Vorwand für die lange Zeit fortgesetzten Repressalien geliefert. Der Handelsverkehr der Hansen, vornehmlich der Kölner mit den Engländern, war für die französischen Seekriegsleute ein Grund mehr, den hansischen Handel im Kanal zu stören. Obwohl Verträge mit den Herrschern der Bretagne, Spaniens und Portugals den Hansen die Möglichkeit boten, in diesen Ländern ihrem Erwerbe nachzugehen, wurde ihr Verkehr im atlantischen Ozean durch das feindselige Verhalten der Franzosen, zeitweilig auch der Engländer, stark eingeschränkt.

---

[1] Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln, Heft 25, S. 265—276. HUB. VIII, Nr. 995.

[2] HUB. VIII, Nr. 1014, 1015, 1017, 1021—1024, 1026. Näheres über das Leben und die Tätigkeit des Casanova bringen: De la Roncière, Hist. de la Marine Française, II, S. 333 ff. H. Harrisse, Les Colombo de France et d'Italie, fameux marins du XV. siècle, 1874.

Im ganzen war die Regierung Karls VII. für die Hanse keine besonders günstige Zeit.

Mit dem Tode des Königs traten die Beziehungen der Hanse zu Frankreich in ein neues Stadium. Der kluge Ludwig XI. bestieg den Thron. Auf ihn setzte die Hanse neue Hoffnungen. Sein langjähriger Aufenthalt in den Niederlanden, die vornehmlich dem Handel und der Industrie ihre Blüte verdankten[1], hatte ihm den Wert einer planmäßigen Wirtschaftspolitik klar gemacht. Wie der burgundische Chronist Chastelain berichtet[2], hatte der Dauphin an der Seite Herzog Philipps die reichen niederländischen Städte bereist. Er staunte damals über die nie gesehene Pracht. Wegen der vielen fremden »Nationen«, die dort ihre Kontore besassen, und wegen ihres großen Rufs hatte er auch die Stadt Brügge besucht. Als er den Hafen von Sluis besichtigte, machte die große Menge ausländischer Schiffe, die dort vor Anker lagen, auf ihn einen tiefen Eindruck.

Nach seinem Regierungsantritte äußerte er sich über sein wirtschaftspolitisches Programm dem Chronisten Basin gegenüber mit folgenden Worten: »J'ai pu pendant cinq années admirer ces nobles cités où toute retrace le bonheur et la liberté. Je veux que la France recouvre aussi ses privileges et son ancienne splendeur[3]«. An diesem Ziele arbeitete er sein ganzes Leben hindurch. Selbst die größten politischen Schwierigkeiten brachten ihn von seinem Vorsatze, Frankreich groß und wirtschaftlich leistungsfähig zu machen, nicht ab. Er erreichte seine Absicht schließlich durch eine zweckmäßige Vereinigung aller kommerziellen und industriellen Kräfte in der Hand der Regierung. Mit Recht fällt Pigeonneau über Ludwig XI. das Urteil: »Louis XI. est peut-être le premier souverain qui ait eu une politique commerciale raisonnée et nationale«[4].

Für die deutsche Hanse war nach dem Thronwechsel das zu erstrebende Ziel das gleiche wie vorher geblieben. Die Hansen wünschten in erster Linie die Abstellung der französischen Repressalien und genügende, durch Verträge verbürgte Sicherheit für

[1] Ordonnances des rois de France, XVII, S. 126.
[2] G. Chastelain, Oeuvres, III, S. 301 ff.
[3] G. Chastelain, a. a. O., IV, S. 143, 144 Anm. 1.
[4] Pigeonneau, Hist. du Commerce de la France, I, S. 400.

ihren Verkehr sowohl an der Küste wie im Binnenlande. Eine gewisse Vorsicht bei der Erwerbung dieser Zugeständnisse gebot nach wie vor das Verhältnis der Hanse zu England und Burgund in politischer und wirtschaftspolitischer Hinsicht. Sofort nach dem Tode Karls VII. setzten die Bestrebungen der hansischen Politiker ein, mit der neuen Regierung in ein vorteilhaftes Verhältnis zu kommen.

Über die Verhandlungen, die im Frühjahr 1460 mit der Königin Marie geführt wurden, verlautet nichts mehr. Vermutlich scheiterten die Bemühungen der Gesandten des Brügger Kontors an der Höhe der Schadenersatzforderung. Die Gesandtschaft, die bereits von Lübeck im Namen der Hanse Vollmacht erhalten hatte, wurde im Jahre 1460 nicht abgeordnet. Vor dem Zwin fand noch immer Seeraub statt[1].

Auf der Versammlung zu Lübeck, im Sommer 1461, hatte man wiederum beschlossen, daß das Kontor einen Doktor und einen Kaufmann zur Abstellung des Seeraubs und zur Erlangung eines ewigen Friedens an den französischen Hof senden solle[2]. Die nötigen Beglaubigungen waren auf der Tagfahrt ausgestellt worden. Als die Kunde von dem Tode Karls VIII. kam, wurden neue Beratungen nötig. Die Gesandtschaft konnte aus diesem Grunde nicht sobald nach Frankreich abgeschickt werden.

Die Versammlung in Lübeck wünschte, daß sich das Kontor zu Brügge mit Köln und den süderseeischen Städten über die politische Lage der Hanse zu Frankreich beraten sollte[3]. Obwohl aus Zeitmangel die gewünschte Verabredung nicht zustande kam, läßt sich doch erkennen, daß Köln und die süderseeischen Städte geneigt waren, mit Frankreich einen Frieden zu schließen.

Der Kölner Rat sandte an Ludwig XI. einen schmeichelhaften Glückwunsch[4] zu seiner Thronbesteigung. Den Tod des alten Königs und den Regierungsantritt des neuen verglich er mit dem Aufgang und Untergang der Sonne. Wie das Kontor zu Brügge versprach sich auch Köln von Ludwig XI. eine bessere Beobachtung der hansischen Schutzbriefe aus früherer Zeit. Es

[1] HUB. VIII, Nr. 891, 894, 895, 903, 950, 990. HR. II, 5 Nr. 8.
[2] Rezeß zu Lübeck, HR. II, 5 Nr. 121 § 7.
[3] HR. II, 5 Nr. 194.
[4] HUB. VIII, Nr. 1064 (12. August 1461).

versuchte auch jetzt wieder, Herren aus der Umgebung des Königs für die Befreiung seiner noch immer in Frankreich festgehaltenen Bürger zu interessieren. So bat es den Erbmarschall v. Limburg und den Herzog Johann v. Kleve, die der Krönung des Königs zu Reims beiwohnen wollten, um Fürsprache für die gefangenen Kölner Kaufleute [1].

In dieser Zeit forderten die Älterleute des Brügger Kontors ebenfalls ihre Freunde am französischen Hofe auf, sich der hansischen Interessen tatkräftig anzunehmen [2].

Es ist nun auffällig, daß das Kontor jetzt nicht die seit langem geplante und von den Hansestädten befohlene Gesandtschaft an den König von Frankreich abordnete. Auf dem Hansetage zu Wesel im September 1461 ward diese Angelegenheit von den hansischen Ratssendeboten wieder besprochen. Es schien ihnen ratsam, die Gesandtschaft noch eine Zeitlang aufzuschieben [3]. Man gab vor, es sollten zuerst die noch schwebenden Ersatzansprüche der geschädigten hansischen Kaufleute geregelt werden. Auch fürchtete man, durch eine Gesandtschaft die von einigen großen Herren geführten Verhandlungen zu stören. Es wurde jedoch schon jetzt beredet, wie man sich in Zukunft Frankreich gegenüber verhalten wolle. Es erschien wünschenswert, die gegenseitigen Ansprüche, die aus den Repressalien erwachsen waren, nicht, wie Bremen geraten hatte, einfach niederzuschlagen. Es wurde hervorgehoben, der Hauptpunkt eines von der französischen Regierung zu erwerbenden Privilegs müsse sein, daß kein Kaufmann für die Schuld eines anderen haftbar gemacht werden dürfe [4].

Der wahre Grund für die Verschiebung der Gesandtschaft lag tiefer. Zunächst fand die Lösung der Kostenfrage bei einem Teil der Hansestädte Widerspruch. In Wesel war dem Kontor zugestanden worden, die Kosten für die Gesandtschaft nach Frankreich von den Einkünften des Schosses auf Stapelgut in Brabant,

---

[1] HUB. VIII, Nr. 1058, 1063, 1065, 1081.

[2] HUB. VIII, Nr. 1068.

[3] HR. II, 5 Nr. 161 § 6: »Item van der besendingen in den herrn connungk van Frankriick umb enen ewighen vreden to maken, bedunckt den steden nutsam siin, dat dat noch een tiit lanck bestaen blive.«

[4] HR. II, 5 Nr. 161 § 6: »dat nymant vor des anderen scholt, schade off broke gehalden off belastet en word«.

Holland, Seeland und Friesland zu bestreiten[1]. Dem widersetzten sich aber Köln und die süderseeischen Städte mit aller Kraft. Denn gerade sie wurden hauptsächlich von der Schoßpflicht in diesen Gegenden betroffen[2].

Das Kontor zu Brügge machte nun mit einem Male die Übernahme der Gesandtschaft von der Bewilligung des Schosses abhängig. Es betonte mehrmals, daß es sonst keine Geldmittel habe. Um einen Druck auf die Städte auszuüben und sie zu veranlassen, den Schoß zu bewilligen, ging es sogar soweit, den hansischen Auftrag rundweg abzulehnen (Oktober 1461)[3].

Die schroffe Ablehnung von seiten des Kontors brachte die Gesandtschaftsfrage völlig ins Stocken[4]. Dazu kam noch, daß die politische Lage für die Anknüpfung eines festen Verhältnisses zu Frankreich nicht günstig war. Gerade sie ließ eine abwartende Haltung ratsam erscheinen. Denn die innerpolitischen Zustände in Frankreich hatten sich nach dem Regierungsantritte Ludwigs bedeutend verschlimmert. Der junge König lag im harten Kampfe mit der Aristokratie seines Landes. Er versuchte die Krone von ihren schädigenden Einflüssen freizumachen. Vor allen Dingen beabsichtigte er, den mächtigen Burgunderherzog wieder in die Stellung hinabzudrücken, die einem französischen Lehnsträger zukam. Sein Gegensatz zu Burgund zeigte sich schon vom ersten Tage seiner Regierung an[5].

Aber gerade in den burgundischen Landen hatten die Hansen, wie bekannt, eine äußerst wichtige Stellung inne. Sie mußten bei ihren politischen Entschließungen nicht wenig auf den Landesherrn Rücksicht nehmen. Damals war aber das Verhältnis der Hanse zu Holland und Flandern sehr gespannt. Die Hansen

---

[1] HR. II, 5 Nr. 161 § 10. HUB. IX, Einleitung. Vgl. E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse, II, 78 ff.

[2] Vgl. Therstappen, Köln und die niederrheinischen Städte in ihrem Verhältnis zur Hanse, S. 60.

[3] HR. II, 5 Nr. 140, 141.

[4] Vgl. die Notiz bei Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, II, 128, vom Jahre 1461: »57 Pfund 10 β Woltero vam Haghene in 50 florenis Renensibus ad dominum regem Francie«. Es ist nicht zu ersehen, ob es sich hier um eine Gesandtschaft in politischen Angelegenheiten gehandelt hat.

[5] G. Chastelain, a. a. O., IV, S. 122 ff., S. 158 ff.

wurden zurückgedrängt und die Engländer bekamen den Zwischenhandel zwischen England und der niederländischen Küste fast ganz in ihre Hände[1]. Die hansischen Politiker mußten sich daher hüten, durch Ungeschicklichkeit noch weitere Interessen in den burgundischen Landen aufs Spiel zu setzen.

Auch die politische Lage der Hanse zu England ließ eine abwartende Haltung in der französischen Frage vorteilhaft erscheinen. Der Kampf der weißen und der roten Rose tobte weiter[2]. Bei Wakefield blieb die Königin Margarete siegreich. Graf Richard von York fiel im Kampfe. Seine Partei behielt nur noch auf dem Meere die Herrschaft. Warwick und Brezé standen sich gegenüber.

Der junge Eduard von March erbte die Ansprüche seines Vaters an die englische Königskrone. Bei Barnet blieb die Partei der roten Rose noch einmal siegreich, bei Towton mußte sie wieder der weißen Rose den Vorrang lassen. Die Lancaster erlitten eine Niederlage, die sie nicht wieder verwinden konnten (29. März 1461). Der Tod des Königs von Frankreich raubte ihnen dazu noch ihre beste Stütze. Für die lancastrische Partei kam nun alles darauf an, wie sich sein Nachfolger Ludwig XI. zu der englischen Politik stellen würde. Diese Frage hatte aber auch für die deutsche Hanse eine entscheidende Bedeutung.

Die Thronbesteigung Eduards IV. verschlechterte das Verhältnis der Hanse zu England wesentlich. Seine Herrschaft stützte sich in erster Linie auf das bürgerliche Element. Gerade dadurch wurde sie aber für die Hanse gefährlich. Denn die englische Kaufmannschaft bedrängte den König fortwährend, die Hanse an ihren Rechten und Freiheiten zu verkürzen. Konkurrenzneid und die Beeinträchtigung der englischen Kaufleute im hansischen Handelsgebiete waren der Grund für ihre Feindschaft. Eduard IV. kam den Wünschen der englischen Kaufleute nicht ganz entgegen. Er verlängerte die hansischen Privilegien in England, jedoch nur auf kurze Zeit. Denn er war den hansischen Kaufleuten, die ihm

---

[1] HUB. VIII, Nr. 867, 977. Vgl. auch den Bericht des Londoner Kontors über die von den englischen Kaufleuten gewünschten Navigationsakte, HR. II, 5 Nr. 147.

[2] Ramsay, Lancaster and York, II, S. 271 ff. Waurin, Recueil des Chroniques, V, l. 3, Kap. 40—49.

Geld geliehen hatten, in mancherlei Hinsicht persönlich verpflichtet[1].

Das Verhältnis zu England zwang also die Hanse, solange sich Ludwig XI. noch nicht entschieden hatte, welcher Partei er sich zuwenden wollte, ebenfalls zu abwartender Haltung. Ferner hatte Lübeck trotz des Zuredens von Danzig und trotz der Bemühung Kölns, sich die Gunst König Eduards zu verschaffen, seine feindselige Stellung zu England noch nicht aufgegeben[2]. Die hansischen Politiker handelten also klug, wenn sie die Bemühungen, mit Frankreich in bessere Beziehungen zu kommen, noch einige Zeit aufschoben, bis die politische Lage durchsichtiger geworden war. Nur in einem Punkte kamen sie einen Schritt vorwärts.

Ein hansischer Lieger in der Baie, Hans Tack, hatte vermutlich im Auftrage des Kontors mit dem Sekretär der Königinwitwe Marie zu Tours über die bekannte Ersatzforderung wegen ihres Holks verhandelt[3]. Nicht ohne Humor berichtete Hans Tack über diese Unterredung. Hatte man früher auf französischer Seite den Schaden auf 15 000 Kronen beziffert, so forderte der Sekretär jetzt nur 10 000 Kronen. Tack brachte ihn zu dem Geständnis, daß er sich anheischig mache, die Angelegenheit mit 4000 Kronen aus der Welt zu schaffen. In seinem Bericht (aus Nantes) fügte Tack hinzu, schon 3000 Kronen schienen ihm diesen Zweck zu erfüllen[4]. Er riet dringend, darauf einzugehen, ehe der König sich der Sache annehme. Nach der Erledigung dieser Ansprüche sei der Abschluß eines ewigen Friedens um so leichter möglich[5].

Aus den vorliegenden Akten ist nicht zu ersehen, ob das Kontor auf diese Vorschläge eingegangen ist. Von der Königinwitwe wurden jedoch in der Folgezeit keine Forderungen mehr erhoben. Die neue Regierung griff nicht mehr auf diese Angelegenheit zurück.

[1] Versammlung zu Lübeck vom 15. Juni 1461, Einleitung. HR. II, 5 Nr. 147. Versammlung zu Wesel vom 10. September 1461, Einleitung. HR. II, 5 Nr. 165, 166, 170, 174, 179. HUB. VIII, Nr. 1003, 1004, 1067, 1098, 1099. Vgl. F. Schulz, Die Hanse und England, S. 101 ff.

[2] HR. II, 5 Nr. 167, 169, 175.

[3] HR. II, 5 Nr. 203, 204.

[4] HR. II, 5 Nr. 203 »mer up id verstaen, so my dochte, myt 3000 cronen solde men dese sake uten weghe leggen«.

[5] HR. II, 5 Nr. 203: »Doe sacht he dat men de conynckinne vernogede, eer de konynck de sache anneme.«

Aus der Herabminderung der Ersatzsumme von 15 000 Kronen auf ein Fünftel der ursprünglichen Forderung ist wohl ersichtlich, daß der Holk tatsächlich keinen großen Wert gehabt hat. Aber den hansischen Kaufleuten wurde durch Repressalien, die aus diesem Anlaß gegen sie ausgeübt waren, nach Tacks Behauptung in vier Jahren an Wert mehr als zwei Tonnen Goldes genommen. Als Zeugnis für den Umfang des hansischen Verkehrs auf dem Kanal ist diese Angabe immerhin von einiger Bedeutung.

Köln war inzwischen in der Verfolgung der Rechte seiner von französischen Untertanen geschädigten Kaufleute nicht müssig gewesen. Wie es sich früher an geistliche und weltliche Herren, an städtische und andere Regierungsbehörden gewandt hatte, so setzte es auch jetzt seine Werbungen um geeignete Fürsprache fort. Das Parlament zu Paris fällte schließlich den Spruch, daß die gefangenen Kölner nach Stellung einer Kaution frei gelassen werden sollten. Der Vizeadmiral Casanova wurde ebenfalls zur Kautionsstellung verurteilt; er entzog sich aber dieser Verpflichtung. Vergeblich sandten die Kölner das Original des Rechtsspruches, den früher die königliche Kommission in Rouen gefällt hatte, an das Parlament ein. War schon damals die Beschuldigung, die Kölner ständen im Bunde mit England, für unbegründet erkannt worden, so wünschten sie auch jetzt eine Anerkennung dieses Umstandes. Sie baten, den gefangenen und mittellosen Kaufleuten die Stellung einer Kaution zu erlassen. Ferner erhoben sie vor dem Könige Klage, daß der Prozeß unnötig in die Länge gezogen würde. Sie erklärten, infolge der hohen Kosten die Sache nicht weiter verfolgen zu können.

Im Sommer 1463 baten die gefangenen Kölner um die Entsendung einer Gesandtschaft, die das Verhältnis Kölns zu England noch einmal nachdrücklich klar stellen sollte. Darauf bezeugte Köln etwas zweideutig, daß die Stadt weder mit England noch mit anderen Fürsten und Städten ein Bündnis gegen Frankreich geschlossen habe. Es bat im August, auch den letzten Prozeß von dem Admiral an das Parlament zu verweisen, vor dem die anderen Fälle verhandelt wurden [1].

Allen Bemühungen zum Trotz erreichte Köln nichts; im Gegen-

---

[1] HUB. VIII, Nr. 1164 u. Anm.; Nr. 1152, 1175, 1196—1198, 1203, 1217, 1219, 1244, 1248, 1251—1253 u. Anm. HUB. IX, Nr. 15 u. Anm.

teil, im Jahre 1462 mehrten sich die Übergriffe gegen kölnische Kaufleute[1]. Die flandrische Küste blieb nach wie vor unsicher. Auch andere Hansestädte und das Kontor zu Brügge hatten über Verluste zu klagen. Bis in den Sommer 1463 kamen Beschädigungen und Belästigungen hansischer Kaufleute vor. An eine Beseitigung dieser Störungen des Handels dachte man öfter. Doch ließ die politische Lage immer noch eine Verschiebung der Gesandtschaft ratsam erscheinen. Im Frühjahr 1462 riet Deventer zu einer abwartenden Haltung. Die Städte hatten diesem Vorschlage beigestimmt. Denn die erbitterten Kämpfe, die damals zwischen Krone und Adel in Frankreich geführt wurden, nötigten zur Vorsicht[2].

Auf der Versammlung zu Lübeck, die im Sommer stattfand, brachte das Kontor seine Klagen über das Unwesen der Franzosen an der flandrischen Küste vor. Die Hansestädte faßten jedoch noch keinen Entschluß, gegen sie einzuschreiten[3]. Erst im Oktober 1462 tauchte wieder der Plan auf, Gesandte an den französischen König zu schicken. Das Brügger Kontor teilte Köln mit, es habe von einigen edlen Herren aus der Umgebung des Königs die Zusicherung erhalten, sie würden eine hansische Gesandtschaft nach Kräften unterstützen. Das Kontor erklärte sich bereit, Gesandte abzuordnen, wenn die anderen Hansestädte die Kosten mit tragen würden. Es fragte bei Köln an, ob es gewillt sei, Geldmittel zur Verfügung zu stellen, und versprach, daß Köln dann in die erlangten Vorteile mit einbegriffen sein solle. Die Antwort Kölns ist nicht bekannt[4].

Die politische Lage in Frankreich gestaltete sich im Jahre 1463 für die Hanse vorteilhafter. Infolge seines Kampfes mit den Großen im eigenen Lande hatte König Ludwig darauf verzichten müssen, die lancastrische Partei zu begünstigen, wie es einst sein Vater tat. Auch die Bitten der unglücklichen Königin Margarete

---

[1] HR. II, 7 Nr. 536.

[2] HR. II, 5 Nr. 241. § 6. Rezeß der Vers. zu Wesel vom 14. März 1462: »ind dat die besendinge an den heren konnynck van Frankriick . . . bestaen blive, umb mennigerley nuwicheyt ind onwil, die sich van dage zu dage wo langer wo meer in den rike opsteet«.

[3] HR. II, 5 Nr. 263 § 34.

[4] HR. II, 5 Nr. 280 u. Anm.

bewogen ihn nicht, in die englischen Parteikämpfe einzugreifen. Nicht einmal der Verzicht Margaretes auf alle Ansprüche, die das englische Königtum noch in Frankreich habe, machte auf ihn Eindruck. Erst als sie versprach, das wichtige Calais an Frankreich abzutreten, half ihr Ludwig mit Geld und Schiffen[1]. Brezé befehligte die französische Flotte, die die Lancaster unterstützen sollte.

Der Versuch, die Krone wieder zu gewinnen, glückte der englischen Königin jedoch nicht. Margarete kehrte nach Sluis zurück und ging, als ihr auch Philipp von Burgund seine Hilfe versagte, in ihre Heimat, das Herzogtum Bar[2]. Da nun die Lancaster keine Aussicht auf politische Erfolge mehr hatten, versuchte Ludwig XI. sich den Yorks zu nähern. Eduard IV. ging sofort darauf ein. Er war zu einer Versöhnung mit dem französischen Könige bereit. Warwick schloß mit Ludwig XI. in St. Omer einen Waffenstillstand auf ein Jahr (bis zum 1. Oktober 1464)[3]. Der Vertrag wurde auch auf die Verbündeten und Anhänger König Eduards ausgedehnt[4]. Ende März wurde sodann bestimmt, daß der Waffenstillstand sich auch auf die im Kanal verkehrenden Kaufleute erstrecken sollte. Beide Herrscher versprachen, Frieden zu halten und die gegenseitigen Untertanen zu schützen; keiner von beiden durfte die Feinde des andern irgendwie unterstützen. Die Gültigkeit dieses Vertrages wurde schließlich auf ein weiteres Jahr ausgedehnt[5].

Bis zum Jahre 1465 war durch die Verlängerung der hansischen Privilegien auch das Verhältnis der Hanse zu England gesichert. Die Kölner erlangten immer größeren Einfluß. Lübeck ließ in seiner feindseligen Haltung etwas nach. Kaiser Friedrich und König Kasimir von Polen verwandten sich für die Hanse bei

---

[1] Bemerkenswert ist die Begründung für seine Hilfe, Lettres de Louis XI. publ. par J. Vaesen et E. Charavay, Nr. 31: »car s'est le boulvert contre le roy Édouard«. Vgl. auch Nr. 31 Anm., 39, 42, 44, 47.

[2] Paston letters ed. Gairdner, I, 248. Commines, Mémoires, éd. Godefroy et Lenglet-Dufresnoy, II, 367. Waurin, a. a. O., V, l. 4, Kap. 26.

[3] Rymer, Foedera, XI, 509. Lettres de Louis XI, Nr. 100. G. Chastelain, a. a. O., IV, 338, 373 ff.

[4] Lettres de Louis XI, Nr. 100. »Leur subgez ou tenans leur party.«

[5] Rymer, Foedera, XI, 521—523. Chastelain, a. a. O., IV, 338.

dem englischen Könige. Hauptsächlich zwangen aber die Anstrengungen der lancastrischen Parteiführer, die die Hanse auf ihre Seite zu bringen suchten, die Yorks, gegen die Hansen keine allzu schroffen, den Wünschen der englischen Kaufleute willfahrenden Maßregeln zu ergreifen[1].

Der Handelskrieg, der damals zwischen Burgund und England entbrannt war, hatte auf das Verhältnis der Hanse zu England wenig Einfluß, da der politische Friede gewahrt blieb. Wohl aber war der englisch-französische Vertrag für die Hanse von größter Bedeutung. Im ganzen Verlauf der hansisch-französischen Beziehungen kann man beobachten, daß jedesmal dann zwischen Frankreich und der Hanse ein gutes Einvernehmen bestand, wenn die Beziehungen zwischen England und Frankreich friedlicher Natur waren. Nur dann stand keine Beeinträchtigung des Handels und Verkehrs der Hansen von einer oder der anderen Seite zu befürchten. Es war in diesem Falle nicht erforderlich, auf einen von ihnen in dem Maße Rücksicht zu nehmen, daß der Handel mit dem Lande entweder des englischen oder französischen Königs Einbuße erlitt. Galt es aber, sich für diese oder jene Seite zu entscheiden, so wählten die Hansen immer den Standpunkt auf der Seite Englands.

Auch jetzt zog die Hanse aus dem Friedensverhältnis der beiden Nachbarn im Norden und Süden des Kanals ihren Vorteil.

Kap. 6. Die wirtschaftspolitische Tätigkeit Ludwigs XI. und sein Privileg für die Hanse vom Jahre 1464.

Schon während der Regierungszeit Karls VII. war viel für die wirtschaftliche Kräftigung des französischen Volkss geschehen. Ludwig XI. griff auch in diesem Punkte das Programm seines Vaters auf. Seine Wirtschaftspolitik bewegte sich in denselben Bahnen[2]. Doch waren seine Tätigkeit und seine Erfolge auf diesem Gebiete noch weit größer als die seines Vorgängers. Ludwig umgab sich mit einer Anzahl bedeutender Männer aus dem Bürgerstande. Ihr Einfluß machte sich in segensreicher Weise für das ganze Land geltend.

---

[1] Versammlungen zu Wesel vom 10. September 1461 und 14. März 1462. HR. II, 5 Nr. 165—179; Nr. 283—285; Nr. 346.

[2] Vgl. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France, I, S. 396—413.

Der König gestattete dem Adel, den Beamten und Offizieren, sich am Handel zu beteiligen. Diese Verordnung führte dem Handel viel flüssiges Kapital zu und hob das Ansehen des Kaufmannsstandes. Die Bedeutung des Handels für das Wohl des Staates wurde, wie gelegentliche offizielle Äußerungen zeigen[1], von der Regierung Ludwigs XI. richtig gewürdigt. Der König bereiste selbst sein Land, sah und hörte, oft unerkannt, wo es fehlte.

Das Hauptziel seiner Wirtschaftspolitik war, möglichst viel bares Geld im Lande zu haben. Zu diesem Zwecke begünstigte er das Entstehen neuer Produktionszweige. Dann aber förderte er den Binnenhandel und begünstigte die kommerziellen Beziehungen seiner Untertanen zu anderen Ländern. Er ließ den Verkehr französischer Kaufleute natürlich nur dann zu, wenn dadurch nicht die Interessen des eigenen Landes geschädigt wurden. Er verbot ihnen z. B. den Besuch der Messen von Genf, um die Märkte in Lyon, die trotz der Begünstigung durch seinen Vater nicht recht aufblühen wollten, zu heben. Er gestattete ferner die Einfuhr englischer Wolle, um seine Kaufleute vom Besuche Antwerpens zurück zu halten[2].

Die Märkte von Lyon wurden in der Tat bald recht bedeutend. Wenn der König auch stark in die Selbständigkeit der Stadt eingriff, so förderte er sie doch auch wieder durch Vermehrung ihrer Jahrmärkte und durch die Verleihung von vorteilhaften Privilegien. Allen Kaufleuten wurde der Zugang nach Lyon erleichtert, den fremden Händlern der Durchzug durch Frankreich nach Genf verboten. Die Engländer durften Lyon aber im Jahre 1462 noch nicht besuchen[3]. In hohem Grade begünstigte Ludwig von den ersten Jahren seiner Regierung an auch die anderen Märkte seines Reiches. Schon 1461 wurden La Rochelle, Saint André, Laon, Verdun, Bordeaux mit Privilegien bedacht[4]. Im nächsten Jahre

[1] Ordonnances, XV, S. 349; XVII, S. 332 (8. Oktober 1470): »Comme pour le bien et utilité de la chose publique, conservation et entretenement de la sustentation de tout le peuple, le faict de la marchandise soit l'une des principales choses et plus nécessaires, sans lequel n'est pas nation ne province qui puisse bonnement s'entretenir ne pourveoir à ses necessitez.« Ordonnances, XVII, S. 161; XVIII, S. 35.

[2] Ordonnances, XVII, S. 344 (1470).

[3] Ordonnances, XV, S. 571 (20. Oktober 1462). Ebenso S. 644.

[4] Ordonnances, XV, S. 212, 222, 248, 321, 377.

erhielt Bayonne und ebenso Caen zwei Freimärkte[1]. Noch ein Jahr später empfingen Dieppe, Colliure und Arras wichtige Freiheiten[2]. Für die Sicherheit des Verkehrs von Paris nach Rouen sorgte Ludwig schon im Jahre 1461[3].

Dem Seehandel wandte der König ebenfalls große Aufmerksamkeit zu. Er ließ die Häfen der Gascogne und Normandie wieder in guten Zustand setzen. Durch die Verordnung, daß die Kaufleute seines Reiches nur französische Schiffe benutzen dürften, hob er den französischen Schiffsverkehr beträchtlich. Es gelang ihm, durch die Belebung des französischen Aktivhandels den die Waren verteuernden Zwischenhandel einzuschränken.

Den Verkehr von Kaufleuten fremder Nationen in Frankreich schloß er, wie schon angedeutet, nicht aus. Bereits im Jahre 1462 erhielten die Kaufleute von Flandern, Brabant, Holland und Seeland ein sehr vorteilhaftes Privileg für den Handel im französischen Reiche[4]. Es wurde ihnen gestattet, in allen Handels- und Verkehrsangelegenheiten ihr eigenes Recht zu gebrauchen. Sie durften ihre Prozesse vor den Statthaltern oder vor den nächsten königlichen Richtern führen[5]. Ihr Erbrecht blieb ihnen gesichert, vom Rechte der Grundruhr wurden sie befreit. Sie durften in den Städten eigene Häuser haben und mit allen ausländischen Kaufleuten Handel treiben. Es war ihnen erlaubt, sogar Engländer auf ihren Schiffen mit sich zu bringen. Ein Abschnitt des Privilegs, der hier folgen möge, mutet durchaus programmatisch an. »Pourquoy nous, actendu se que dit est, désirans à nostre pouvoir entretenir et actraire en nostre royaume lesdicts supplians et autres marchands estrangieres, et les soulager de toutes charges indeues et garder en toutes coustumes, usaiges et franchises, en maniere que le fait de marchandise puisse augmenter et accroistre, et qu'ilz puissent communiquer avecques nos subjects, au bien de nous et de la chose publique de nostredit royaume«[6].

---

[1] Vgl. Pigeonneau, a. a. O.

[2] Ordonnances, XVI, S. 81, 167; XV, S. 691.

[3] Ordonnances, XV. S. 463.

[4] A. a. O., S. 348.

[5] Ordonnances, XVI, S. 192. In Lyon waren besondere »Prud' hommes notables« ernannt, die Streitigkeiten zwischen Kaufleuten schlichten sollten.

[6] Ordonnances, XV, S. 849.

In den Rahmen dieser Bestrebungen, durch Heranziehung des ausländischen Handels dem Staate zu nützen, paßte es durchaus, wenn auch die Hanse von Ludwig XI. mit Privilegien ausgestattet wurde. Schon die allgemeinen Bestimmungen für den Verkehr fremder Kaufleute in Frankreich gaben den Hansen das Recht zum Besuch französischer Handelsplätze. Sie boten ihnen die Gewähr für eine sichere Ausübung ihres Handels[1]. Wenn ihnen jetzt ebenso wie den niederländischen Kaufleuten ein Sonderprivileg gegeben wurde, so war das eine Anerkennung der großen Bedeutung des hansischen Verkehrs und ein Beweis für das Bestreben der Regierung, die hansisch-französischen Beziehungen auf eine neue Grundlage zu stellen.

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß durch die Bemühungen der Freunde des Brügger Kontors die Aufmerksamkeit Ludwigs auf die hansische Handelsmacht gelenkt wurde[2]. Am 20. Juli 1463 beglaubigte er den königlichen Rat und Schöffen Wilhelm de Combes aus La Rochelle und beauftragte ihn, mit den Älterleuten des Kontors zu Brügge in Verhandlung zu treten. Vermutlich wurde gerade er ausgewählt, weil er von seinem Heimatsorte her, den die Hansen zahlreich besuchten, mit den hansischen Handelsverhältnissen vertraut war. Nähere Instruktionen sind leider nicht bekannt. Seine Beglaubigung bezeugt jedoch die Bereitwilligkeit des Königs, den Wünschen der Hansen, in Frankreich ohne Schwierigkeit Handel treiben zu dürfen, entgegen zu kommen[3].

Das Kontor ging mit Freuden auf dieses günstige Anerbieten ein. Der Sekretär Gerhard Bruns, einer der hervorragendsten Beamten, die im Dienste des Brügger Kontors gestanden haben, führte die Verhandlungen. Er wurde, als sich die Älterleute über die zu unternehmenden Schritte klar geworden waren, an den französischen Hof geschickt.

Schon im Oktober gelang es ihm, ein vorteilhaftes Privileg zu erwerben. Die französische Regierung machte keine weiteren Schwierigkeiten. Jedenfalls hatte Gerhard Bruns nur nötig, die

---

[1] Vgl. die Ordonnance vom 12. Juli 1463. Allen fremden Kaufleuten, auch den deutschen, wurde der Verkehr in Bordeaux gestattet. Vgl. auch HUB. IX, Nr. 29 Anm.

[2] HR. II, 5 Nr. 280.

[3] HR. II, 5 Nr. 704.

Wünsche des Kontors vorzubringen und zu erklären, welche Verkehrserleichterungen und Zugeständnisse der Hanse willkommen sein würden. Wohl auf Grund dieser Angaben fertigte die königliche Kanzlei das Privileg aus.

Nur auf diese Weise ist zu erklären, daß die Hanse im Oktober ein Privileg erhielt, das ihr dem Inhalte nach sehr vorteilhaft, der Form nach jedoch in mehrfacher Hinsicht anstößig erscheinen mußte. Wie weit Geld und Geschenke an die französischen Beamten einen Einfluß auf die Ausstellung des Oktoberprivilegs ausgeübt haben, läßt sich im einzelnen nicht feststellen.

Das Privileg enthielt nach einem Hinweis auf die Informationsreisen des Königs in seinem Reiche einen kurzen Überblick über die Entwicklung des hansisch-französischen Verkehrs[1]. Es wurde hervorgehoben, daß vor dem hundertjährigen Kriege der Verkehr der Hanse und anderer deutscher Nationen, ihrer Verbündeten, infolge des Schutzes, den man ihnen gewährt habe, stark gewesen sei. Erst im englisch-französischen Kriege seien diese guten Beziehungen unterbrochen worden, da die Hansen den Verkehr mif den Engländern nicht aufgegeben hätten. Jetzt solle Frankreich wieder durch den Handel gehoben werden. Ein freundschaftliches Verhältnis und ein Bündnis mit der Hanse sei wie früher erwünscht. Darum solle den Hansen und anderen Nationen Deutschlands der Genuß aller früher erlangten Freiheiten wieder erlaubt sein.

Eine Reihe wichtiger Zugeständnisse ward dann aufgezählt: Jeder hansische Kaufmann und Schiffer darf nach Frankreich kommen, sich in La Rochelle, in den französischen Städten, Häfen und anderen Orten aufhalten und dort ebenso wie die französischen Untertanen Handel treiben. Den Hansen ist auch der Verkehr nach anderen Ländern gestattet. Sie dürfen sich jedes Transportmittels, auch englicher Schiffe, bedienen. Es ist ihnen erlaubt, alle Arten Waren mit allen, auch englischen Kaufleuten, ohne Besorgnis vor Arrest oder Beschädigung, zu handeln. Nur wegen Schulden dürfen hansische Kaufleute angehalten werden. Über ihr Eigentum behalten sie volles Verfügungsrecht; sie können durch Testament frei darüber bestimmen. Bei Schiffbruch hansischen

[1] HUB. IX, Nr. 29 u. Anm.

Gutes verzichtet der König in allen Fällen auf das droit de naufrage; schiffbrüchiges Gut darf ohne Abgaben geborgen werden.

Die Veröffentlichung und Beobachtung dieses auf Gegenseitigkeit ausgestellten Privilegs wurde allen Beamten zur Pflicht gemacht. In Hesdin besiegelt, ward es, soweit wir wissen, in Rouen, Dieppe und La Rochelle verkündigt[1]. Auch in Harfleur, Honfleur, Cherbourg und anderen Häfen sollte es veröffentlicht werden.

Das Privileg vom Oktober 1463 trug der Bedeutung des hansischen Handels volle Rechnung. Es enthielt keine einschränkenden Klauseln und gewährte dem Einzelnen und der Gesamtheit bemerkenswerte privatrechtliche und öffentlichrechtliche Vorteile. Bei näherer Prüfung des Aktenstückes mußten sich aber dennoch auf beiden Seiten ernste Einwände erheben. Da nicht nur ein Entwurf, der leicht abgeändert werden konnte, vorlag, sondern da es sich um ein fertiges Privileg handelte, wurde das Oktoberprivileg schließlich wieder kassiert.

Bei genauerer Prüfung mußte nämlich zunächst die französische Regierung Bedenken tragen, den Hansen in einem für längere Zeit gültigen Vertrage den Verkehr mit den Engländern bedingungslos freizugeben. Zwar war augenblicklich das Verhältnis zwischen Frankreich und England friedlich und durch den Abschluß eines Waffenstillstandes gesichert. Aber der Gegensatz zwischen beiden Nationen war damit nicht aus der Welt geschafft. Der Kampf der Parteien in England und die Berührung der Interessen beider Mächte auf dem Kanal ließen keinen Zustand der Ruhe auf die Dauer erwarten. Von der französischen Regierung wäre es also unvorsichtig gewesen, diesem Verhältnis nicht Rechnung zu tragen. In den Fällen, in denen Frankreich ein Interesse daran hatte, dem englischen Handel und Verkehr Schranken zu setzen, hätte ein Hinweis der Hanse auf diese vertragsmäßigen Bestimmungen wenigstens rechtlich eine gewisse Bedeutung besessen. In diesem Punkte war, sobald der gemachte Fehler erkannt war, eine Abänderung nötig.

Aber auch die hansischen Politiker mußten Bedenken tragen, das Privileg so wie es vorlag anzunehmen. Denn es war durch

[1] HUB. IX, Nr. 36—38, 52.

die Hinzufügung der Worte: »et les autres nations d'Almaigne« für einen größeren Kreis als den der Hanse ausgestellt. Sie hatte aber keinen Grund, für die nicht zu ihrer Gemeinschaft gehörenden deutschen Kaufleute die Bestimmungen des Privilegs in Kraft treten zu lassen. Für Frankreich war die Ausdehnung des Privilegs etwa auf die süddeutschen Städte ohnehin unzweckmäßig. Denn für den Handel der Kaufleute Oberdeutschlands nach Frankreich kamen andere Handelsplätze und Verkehrsbedingungen in Betracht.

Die Schuld an der Einfügung der oben erwähnten Worte und damit an der Einführung eines fremden Begriffs in die Urkunde trugen ohne Zweifel unklare Vorstellungen von dem Wesen der deutschen Hanse.

Umfang und Wesen der Hanse war nicht einmal den Engländern, die seit sehr langer Zeit mit ihr in weit engerem Verkehr standen, völlig klar[1]. Die Lage der Hansestädte in verschiedenartigen Territorien, ihr Hinübergreifen in die Niederlande, die selbständige Haltung Kölns und andere Umstände trugen nicht wenig dazu bei, im Auslande falsche Anschauungen zu erwecken. So mag denn auch der Irrtum der französischen Behörden entstanden sein.

Der Hanse war die Bezeichnung als verbündete Macht Frankreichs überdies nicht angenehm. Sie suchte zwar mit Frankreich in gutem Einvernehmen zu leben, um hier unter dem Schutze des Friedens Handel und Verkehr zu pflegen. Aber bei der andauernden Feindschaft zwischen England und Frankreich, bei dem gespannten Verhältnis zwischen Frankreich und Burgund durfte die Hanse nicht wagen, sich in einem offiziellen Aktenstück, das außerdem noch an den wichtigsten Verkehrszentren veröffentlicht werden sollte, einen Verbündeten Frankreichs nennen zu lassen. Denn ein Bündnis mit dem französischen Reiche konnte seine Spitze nur gegen England und Burgund richten. Aus dem Passus, »lesquels nous tenons et repputons et voulons estre tenuz et repputez pour nos bons amis et alliez avec nos dix vassaulx et subgez« mußte das Wort »alliez« ausgemerzt werden.

---

[1] HUB. VIII, Nr. 1067. Das Londoner Kontor schrieb am 15. August 1461 an Köln: »de here konynck wel wetten, weme dat he de privilegie geven sulle und welk de stede synt und in wat heren lande de gheleghen synt«.

Die hansischen Vertreter hielten zunächst noch mit ihrem Einspruch zurück. Das Zugeständnis des freien Verkehrs mit England war vermutlich der Grund dafür. Dieses Recht war ihnen zu wichtig, als daß sie es durch Einwände in anderen Punkten in Frage gestellt hätten.

Vom Conseil wurde in Gegenwart des Königs die Urkunde noch einmal durchgesehen, bevor sie zur Approbation an das Parlament weiterging. Man fand leicht, daß das Privileg Bestimmungen enthielt, die nicht den Absichten des Königs entsprachen [1]. Daher wurde das Privileg widerrufen, aber bereits im April des nächsten Jahres durch ein neues ersetzt [2]. Die französische Regierung beharrte also doch bei dem Wunsche, den hansischen Verkehr ins Land zu ziehen und sicher zu stellen.

Jetzt konnten bei erneuten Besprechungen über die Umgestaltung des Privilegs auch die Forderungen des hansischen Gesandten berücksichtigt werden. Die Worte: »et autres nations d'Almaigne« wurden an allen Stellen getilgt. Der Ausdruck »alliez« verschwand. Das handelspolitische Moment des Vertrages wurde somit wirksam hervorgehoben.

Das Zugeständnis des Handelsverkehrs mit England erhielt nunmehr eine starke Einschränkung. Die Franzosen forderten jetzt, daß die Hansen sich weder der englischen Schiffe bedienen noch mit den Engländern Handel treiben sollten [3].

In das Privileg kam also wieder eine Klausel hinein, die durch

---

[1] HUB. IX, Nr. 89: »dat de breef wat breder stont dan se ghement hadden«.

[2] HUB. IX, Nr. 87. Vgl. dazu HUB. IX, Nr. 89: »bijnae myt dessen all eens ludende, daer de vornoemde twe ponten utgelaten syn«.

[3] HUB. IX, Nr. 29. Die Hansen dürfen sich der Schiffe aller Nationen bedienen, »Anglois ou autres, dont ilz pourvoient faire et user comme des leurs, sans ce que ceste chose leur puisse estre imputee a faulte ne que par eulx aucun arrest, empeschement, dommage ou destorbier soit fait«. HUB. IX, Nr. 87 heißt es dagegen; den Hansen ist der Verkehr gestattet, »soit en leurs navires ou autres quelzconques reserve sur les navires appartenans a nos ennemis les Anglois, toutes manieres de denrees et marchandises de quelque espece a quelzconques personnes de quelque nacion ou condition, qu'elles soient, reserve les dis Anglois dont ils pouraient faire et user comme des leurs, sans ce que . . ceste chose leur puisse par les notres estre impute a faulte ne que par eulx aucun arrest«.

die politische Stellung Frankreichs zu England im jetzigen Augenblicke eigentlich nicht geboten wurde. Da zwischen beiden Staaten Waffenruhe bestand, hatte sie zunächst nur die Bedeutung einer prinzipiellen Forderung. Sie brauchte jetzt nicht streng beobachtet zu werden. Sie erhielt ihr Schwergewicht erst dann, wenn der Krieg wieder ausbrach. In der Klausel lag bereits der Keim für eine Störung der hansisch-französischen Handelsbeziehungen. Sie mußte eintreten, sobald sich die zwischen England und Frankreich immerfort bestehende Spannung zu offener Feindschaft erweiterte.

Die Erwerbung der hansischen Privilegien hatte bedeutende Geldmittel verschlungen. Der Aufenthalt des Kontorsekretärs in Frankreich dauerte länger als ein halbes Jahr. Bestechungen und reiche Geschenke an die königlichen Beamten bis zum Kanzler hinauf waren nötig gewesen, um zum Ziele zu kommen.

Trotzdem hatte Gerhard Bruns gespart, wo er konnte. Zwei Berichte, die jedenfalls von seiner Hand stammen, lassen erkennen, wie er nicht einmal krumme Wege scheute, um die Kosten zu mindern. So ließ er das Privileg nicht in die Register der Kanzlei eintragen. Das Siegel verschaffte ihm der Kanzler ohne Wissen des Sekretariats. Gerhard Bruns war dabei vorsichtig genug, anzugeben, wie man sich bei Entdeckung dieser unrechtmäßigen Vorgänge verhalten solle, falls eine Neuausfertigung des Privilegs nötig sei. Durch einige gute Freunde erhielt er das Oktoberprivileg wieder zurück. Er gab dem Kontor zu Brügge den Rat, es für spätere Zeit aufzuheben. Es sei vielleicht möglich, das Oktoberprivileg etwa bei einem Regierungswechsel in Frankreich an Stelle des späteren Privilegs unterzuschieben und ohne große Kosten bestätigen zu lassen[1].

Das Parlament zu Paris registrierte und vidimierte Anfang Juni das Privileg vom April des Jahres 1464. Es wurde in Gegenwart des Sekretärs sodann in Rouen, Cherbourg, Harfleur, La Hogue, Quettehou, Carentan, Honfleur, Harfleur, Dieppe, La Rochelle, Soubise, Dyers, Marennes und Bordeaux, also in den bedeutendsten Städten und Häfen der nord- und westfranzösischen Küste verkündigt[2]. In den Hansestädten machte man es ebenfalls bekannt.

[1] HUB. IX, Nr. 88, 89. HR. II, 5 Nr. 705 u. Anm.

[2] HUB. IX, Nr. 107, 118. F. Aubert, Hist. du Parlement de Paris, I, S. 197.

Der offizielle Bericht des Kontors über die Gesandtschaft und die Erwerbung des Privilegs wurde hinzugefügt[1].

Für das Kontor war die ganze Angelegenheit freilich mit der Erteilung des vorteilhaften Privilegs von der französischen Regierung noch nicht erledigt. Es hatte noch viele Mühe aufzuwenden, um die beträchtlichen Gesandtschaftskosten wieder aufzubringen. Das Kontor hatte sogar eine Anleihe aufnehmen müssen, um die Erwerbung des Privilegs durchzusetzen. Wie gewöhnlich waren die Hansestädte nur schwer zu bewegen, auch nur einen Teil der Ausgaben zu übernehmen. Jede Stadt zögerte, einen Vorschlag zu machen, wie man die Geldsumme aufbringen könnte. Die livländischen Städte lehnten von vornherein jede Beteiligung an der Kostendeckung ab. Sie erklärten, die Städte, die vom Privilege Nutzen haben wollten, vor allem die süderseeischen Städte, möchten auch die Lasten tragen. Sie hielten das Kontor zu Brügge, trotz seiner Gegenbeteuerungen, für reich genug, und meinten, es könne allein die Kosten tragen[2].

Auf der großen Versammlung der Hansestädte, die im Herbst des Jahres 1465 stattfand, bildete die Kostenersatzfrage und die damit eng zusammenhängende Bewilligung des Schosses für das Kontor zu Brügge den Hauptpunkt der Verhandlungen. Danzig wünschte, daß die Ausgaben, — auch das Kontor zu London hatte Geld hergegeben — nach alter Gewohnheit, also wohl durch Erhebung eines Pfundzolles aufgebracht würden[3]. Um wirkungsvoll seine Armut zu erkennen zu geben, hatte das Kontor zu Brügge nur einen, allerdings sehr tüchtigen Vertreter, Goswin von Koesfeld, gesandt. Dieser stellte den Antrag, dem Kontor alle Auslagen zurückzuerstatten. Nach langer Beratung erklärten die Ratssendeboten, sie hätten keine dahingehenden Aufträge ihrer Städte. Sie gaben ihrer Hoffnung Ausdruck, daß das Kontor wieder zu seinem Gelde kommen würde, wenn der Stapel in Brügge in Zukunft gut beobachtet würde[4]: Das Kontor konnte wenigstens das eine Zugeständnis erreichen, daß den Kaufleuten, die den Schoß

---

[1] HUB. IX, S. 41 Anm. HR. II, 5 Nr. 705.

[2] HR. II, 5 Nr. 587, 588. Versammlung zu Pernau vom 11. März 1465.

[3] September bis Oktober 1465. HR. II, 5, Einleitung; Nr. 700 § 1; Nr. 706, 712 § 15, 4; Nr. 717.

[4] HUB. IX, Nr. 159. HR. II, 5, Nr. 705.

nicht zahlten, der Genuß des französischen Privilegs verweigert werden sollte[1].

Mit diesem Trost mußte sich das Kontor für seine außerordentlichen Opfer begnügen. Für die Gegenwart war ihm jedoch höchst wichtig, daß man ihm das Stapel- und Schoßrecht, auf das in diesem Zusammenhang nicht näher eingegangen werden kann, zugestand. Es gab sich damit zufrieden.

Nach vielen fehlgeschlagenen Versuchen hatte die Hanse nunmehr eine feste Basis für ihr Verhältnis zu Frankreich gewonnen. Die hansischen Kaufleute durften hoffen, ohne Gefährdung durch französische Kriegsschiffe nach dem Westen zu segeln. Es eröffnete sich für sie die Aussicht, unter dem Schutze eines Königs, der die Bedeutung des Handels und Verkehrs wie kein anderer erkannte, in Frankreich gute Absatzgebiete für ihre Waren, und mehr noch günstige Handelsplätze für französische Ausfuhrartikel zu finden. Eine Zeit friedlicher Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und der Hanse schien mit der Gewährung des Privilegs zum Nutzen für beide Teile anzubrechen.

Zweiter Teil.

Die Hanse, Frankreich und die Bretagne bis zum Frieden von Utrecht.

Kap. 1. Störung der hansisch-französischen Beziehungen.

Der glückliche Abschluß eines hansisch-französischen Vertrages, der gleichzeitig das kommerzielle und politische Verhältnis sicherte, wurde von den Hansen mit großer Freude begrüßt. Denn das französische Privileg vom April des Jahres 1464 bildete ein wichtiges Glied in der Kette von Verträgen, die dem hansischen Handel an der ganzen atlantischen Küste Sicherheit zu verleihen versprachen.

Doch die Hoffnung der Hansen, sich des Privilegs »toe ewigen daghen«[2] bedienen zu können, erfüllte sich nicht. Zusammenstöße

---

[1] HR. II, 5 Nr. 717 § 12. Vgl. H. Rogge, Der Stapelzwang des hansischen Kontors zu Brügge 1903.

[2] HR. II, 5 Nr. 705. Bericht des Kontors zu Brügge.

von Hansen und Franzosen auf dem Kanal, eine Prozeßangelegenheit französischer Untertanen in Danzig, hauptsächlich aber die erbitterten Kämpfe, durch die König Ludwig seinen Thron gegen die anstürmenden Vasallen zu behaupten genötigt war, machten die Erfolge bald wieder zu nichte. Erst zehn Jahre nach Erwerbung des günstigen Handelsprivilegs konnten die während dieses Zeitraumes mannigfach getrübten gegenseitigen Beziehungen neu gefestigt werden. Die Wechselfälle der auswärtigen Politik Frankreichs trugen ihr gut Teil dazu bei, das hansisch-französische Einvernehmen zu stören.

Ludwig XI. hatte im Jahre 1464 mit den Yorks einen Waffenstillstand geschlossen [1], der bis zum 1. Oktober des folgenden Jahres dauern sollte. Doch im Herzen war der französische König der lancastrischen Partei zugeneigt. Er unterstützte sie heimlich. Denn er wußte wohl, daß gerade die englischen Parteikämpfe sein Reich vor einer Invasion der Engländer, die noch immer Anspruch auf die Herrschaft im französischen Königreiche erhoben, schützen konnten. So lange die beiden Parteien der Yorks und Lancaster im Kampfe lagen, hatte er die Oberhand. Seine Hilfe wurde gesucht, seine militärischen oder finanziellen Machtmittel konnten leicht einem Teile das Übergewicht geben [2]. Dann aber bedurfte Ludwig des Friedens mit England, um ohne Hinderung von englischer Seite den Kampf gegen Burgund und Bretagne erfolgreich führen zu können [3]. Er sprach es offen aus, daß er nötigenfalls mit englischer Hilfe seine trotzigen Vasallen bändigen oder vernichten werde [4]. An diesem Ziel arbeitete er unablässig. Durch eine Politik, die sich nur von Zweckmäßigkeitsgründen leiten ließ, erreichte er schließlich seine Absicht.

Die Herzöge von Burgund und Bretagne vereinigten sich, um

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 521—523. HR. II, 5 Nr. 566.

[2] Vgl. Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis XI., II, 177.

[3] Vgl. G. Chastelain, Oeuvres, IV, 494. Ludwig XI. rühmte sich: »que s'il pouvoit avoir repos avecques les Anglois il mettroit en subjection et en rabaissement les deux cornes de ce royaume les plus roydes a deux debouts, est à entendre la maison de Bourgogne et celle de Bretaigne«.

[4] G. Chastelain, a. a. O., V, S. 7.

der Gefahr vorzubeugen, die ihnen vom französischen Könige drohte. Sie schlossen sich eng an den König von England an. Mit englischer Hilfe hofften sie ihre fast selbständige Stellung am besten bewahren zu können. Der burgundische Chronist Chastelain empfand das Unnatürliche des Anschlusses seines im französischen Lehnsverhältnis stehenden Herrn an England. Er betonte mehr als einmal, daß ihn nur eine Art Notwehr auf die Seite Eduards IV. geführt habe. Denn nur so konnte er nach Chastelains Meinung der Gefahr, von seinem Lehnsherrn mit englischer Hilfe erdrückt zu werden, am besten begegnen[1]. Ganz ähnlich stand es mit der Bretagne. Auch sie führte mit allen Mitteln den Kampf um ihre Selbständigkeit. Auch sie erwartete von England wirksame Hilfe.

Ludwig XI. versuchte längere Zeit, den Frieden aufrecht zu erhalten. Obwohl er über ein starkes, gut ausgebildetes Heer verfügte, scheute er sich immer wieder, das Kriegsglück auf die Probe zu stellen. Durch Kauf gedachte er die für Frankreich höchst wichtigen Sommestädte in den Besitz der französischen Krone zurückzubringen. Es war ihm nicht entgangen, daß die Herzöge von Burgund und Bretagne im Begriffe standen, sich gegen ihn zusammen zu schließen. Er ließ die Gesandten des Herzogs Franz, die nach Burgund gingen, mehrfach abfangen. Sein Werkzeug, der Bastard von Rubempré, wagte sich sogar auf niederländischen Boden. Er wurde ergriffen und angeklagt, er habe den Grafen von Charolais, den Sohn Herzog Philipps, im Auftrage des französischen Königs ermorden sollen. Ludwig XI. bestritt natürlich jede Beziehung zu Rubempré[2].

Dieser Vorfall wurde stark aufgebauscht und hatte eine Verstärkung der zwischen Frankreich und Burgund ohnehin bestehenden feindlichen Spannung zur Folge. Zufällig wurde in dieser Zeit noch bekannt, daß Ludwig XI. mit der Stadt Lüttich, die sich

[1] G. Chastelain, a. a. O., V, S. 7. »pour metre barre et traverse que les Anglois ne servissent le roy pour les desfaire«. Vgl. auch ebenda, VI, S. 345.

[2] Th. Basin, a. a. O., II, Kap. 25, 26. C. Weinreich, Danziger Chronik, hgg. v. Hirsch und Voßberg, Script. rer. Pruss, IV, 729. Commines, Mémoires, éd. Mandrot, I, Kap. 2. Nach Chron. ms. de la Haye zitiert bei G. Chastelain, a. a. O., V, S. 85 sagten Rubempré und seine Leute: »que'ils attendoient aulcuns de l'or gens qui estoient allé en Frise et en Prusse«.

der burgundischen Herrschaft nicht fügen wollte, in Verbindung stand. Nun brach die Feindschaft offen aus. Es schlossen sich alle dem Könige feindlichen feudalen Elemente eng zusammen. Die bekannte Ligue du bien public bildete sich. Karl von Berri, der Bruder des Königs, war das Haupt des gefährlichen Bundes, Karl von Charolais führte die militärischen Kräfte.

Die Verhandlungen zu Tours im Dezember des Jahres 1464 brachten dem Könige nur einen scheinbaren Erfolg. Schon kurz darauf brach der allgemeine Aufstand los. Bei Montlhéri unterlag die Krone. Im Vertrage zu Conflans mußte der König den Feudalen, die nur an ihre eigennützigen Interessen dachten, alle Wünsche erfüllen. Frankreich wurde fast aufgeteilt und die Krone durch die Vergebung vieler Vorrechte an den triumphierenden Adel tief gedemütigt[1].

Nur ein Ludwig XI. war imstande, sich wieder zu erheben. Seine außerordentliche Gewandtheit nötigte selbst dem klugen Politiker Commines Worte der Anerkennung und sogar Bewunderung ab. Er gestand: »entre tous ceulx que j'ay jamais congneu, le plus saige pour soy tirer d'un maulvais pas, en temps d'adversité, c'estoit le roy Loys unziesme, nostre maistre«[2]. Dieses Urteil behält seine Gültigkeit für die ganze politische Tätigkeit des Königs.

Die Kriegswirren in Frankreich blieben auf den Verkehr im Kanal nicht ohne Einfluß. Im Auftrage Ludwigs suchten französische Kapitäne die Überfahrt bretagnischer Gesandten auch nach England zu verhindern[3]. Von dem wichtigen Calais aus beherrschte Warwick, der englische Flottenführer, das Meer. Er lauerte spanischen Schiffen auf, um für die Übergriffe spanischer Korsaren auf englische Untertanen Rache zu nehmen. Auch englische Piraten kreuzten im Kanal. Sie griffen bretonische Schiffe auf, und riefen dadurch Gegenmaßregeln von bretonischer Seite hervor[4]. Die politischen Verhältnisse in den Ländern zu

[1] Commines, Mémoires, éd. Mandrot, I, Kap. 2; Mémoires, éd. Godefroy et Lenglet-Dufresnoy, II, S. 500. Waurin, Recueil des Chroniques, V, l. 5, Kap. 8.

[2] Commines, Mémoires, éd. Mandrot, l. 2 Kap. 10.

[3] De la Roncière, Hist. de la Marine Française, II, S. 321 u. Anm. 2.

[4] Lettres de Louis XI, II p. 191.

beiden Seiten des Kanals leisteten in dieser Zeit dem Treiben der Piraten Vorschub. Denn die Staatsautorität war gezwungen, sich auf die innerpolitische Lage zu konzentrieren, und konnte nicht gegen sie einschreiten.

Natürlich hatten auch hansische Kaufleute unter diesen Mißständen zu leiden. Der Verkehr auf dem Kanal war niemals ganz ohne Gefahr. Jetzt ging aber eine Störung des Verkehrs auch von hansischer Seite aus.

Ein Schiffer, angeblich aus Kampen, raubte im Sommer 1465 vier oder fünf französische Handelsschiffe aus[1]. Durch diese Tat wurde der eben erst geschlossene Friede mit Frankreich wieder verletzt. Das Kontor zu Brügge, das die Gefahr sofort erkannte, beeilte sich, im Einverständnis mit mehreren Hansestädten Kampen zur Schadloshaltung der beraubten Franzosen aufzufordern. Doch die französische Regierung hatte bereits zu scharfen Gegenmaßregeln gegriffen. Das Admiralschiff ging gegen die Hansen in See[2]. Jetzt hatten die Franzosen einen Grund, auf dem Kanal größere Flotten zusammen zu ziehen. Diese konnten im günstigen Augenblicke auch gegen die Feinde Frankreichs verwendet werden. Zahlreiche Klagen über hansische Verluste bezeugen das tatkräftige Vorgehen der gereizten Franzosen. So berichtete das Kontor zu Brügge, die Franzosen hätten fünf hansische Schiffe genommen und der König habe in Honfleur ausrufen lassen, man solle alle Hansen aufgreifen[3]. Das Kontor zu London wurde ebenfalls stark geschädigt. Es bat Lübeck, bei der französischen Regierung wegen des überhandnehmenden Seeraubs an der englischen Küste vorstellig zu werden[4].

Auf der Fahrt von Antwerpen nach England erlitten Dinanter und Kölner Kaufleute durch französische Seeleute beträchtlichen Schaden. Ihre Schiffe wurden geraubt und nach Honfleur geführt. Dinant und Köln erhoben sofort vor König Ludwig und dem Parlament zu Paris Beschwerde. Unter anderen wandten sie sich auch um Hilfe und Fürsprache an den Herzog von Berri, den

---

[1] HUB. IX, Nr. 239. HR. II, 5 Nr. 712 §§ 7, 17, 18, 20; Nr. 722 736, 775.

[2] De la Roncière, a. a. O., II, S. 321 u. Anm. 2.

[3] HR. II, 5 Nr. 775.

[4] HR. II, 5 Nr. 717 § 8, 722, 736.

Bailli von Harfleur, und an Rouen[1]. Dinant konnte sich, da es nur in England an den hansischen Privilegien teil hatte, freilich nicht auf das von der französischen Regierung der Hanse verliehene Privileg berufen.

Die Stadt Kampen blieb nicht untätig. Sie entsprach der Aufforderung von hansischer Seite, den Konflikt beizulegen, sofort. Es gelang ihr, nachzuweisen, daß der an dem Friedensbruche schuldige Schiffer nicht in Kampen heimatsberechtigt sei. Obwohl damit den Franzosen der Rechtsgrund für ihr Vorgehen genommen war, hörten aber die Repressalien und die Übergriffe der Piraten auf hansische Fahrzeuge nicht auf. Die Franzosen verlangten die Zurücknahme des hansischen Privilegs, das sie in Wirklichkeit überhaupt nicht mehr beachteten.

Die Repressalien von französischer Seite hatten natürlich einen starken Rückgang des hansischen Verkehrs nach dem Westen zur Folge. Der Baienhandel war nur noch ganz gering[2]. Auch Danziger Kaufleute erlitten in dieser Zeit beträchtlichen Schaden. Vergeblich beschwerte sich König Kasimir von Polen, der neue Landesherr Danzigs, darüber und bat um Abstellung des Seeräuberunwesens auf dem Kanal[3]. Trotzdem nahm die Beschädigung der nach England fahrenden Danziger durch die Franzosen noch zu.

Die französische Regierung war in gewisser Weise berechtigt, gegen die Danziger vorzugehen. Denn die Schwierigkeiten, die französischen Kaufleuten in Danzig aus rein privaten Angelegenheiten erwachsen waren, boten ihr einen hinlänglichen Grund.

Der Prozeß um das »große Krawel« bildet eine nicht uninteressante Episode in der Geschichte des hansisch-französischen Verkehrs[4]. Dieser Konflikt gewährt mannigfachen Einblick in die

---

[1] HUB. IX, Nr. 222—226, 236, 239. HR. II, 5 Nr. 775.

[2] A. Agats, Baienhandel, S. 91.

[3] HUB. IX, Nr. 257. 31. März 1466.

[4] In der Literatur ist der Streit um die französische Karavelle näher behandelt von Th. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgesch. S. 90 ff.; Th. Hirsch und Voßberg, Kaspar Weinreichs Chronik, 1855, S. 14, 93, 94, Einleitung S. X; R. Damus, Danzigs Beziehungen zu Frankreich. Zeitschr. d. westpr. Geschichtsvereins, Heft 5 (1885); E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse, I, S. 471 ff.; A. Agats, Baienhandel, S. 89/90.

damaligen Prozeß- und Handelsverhältnisse. Wenigstens in seinen Hauptzügen verdient dieser Streit hier eine kurze Erwähnung.

Im Jahre 1462 kam kurz nach Pfingsten ein großes französisches Handelsschiff »S. Peter von La Rochelle« mit einer Ladung Baiensalz nach Danzig. Durch Blitzschlag verlor es den Hauptmast und mußte in der Mottlau verankert werden. Der Eigentümer des Schiffes war Peter Beuff; Patrone waren sein Neffe Marot Beuff und Peter Molle. Diese hatten nach Rußland und Polen Handel getrieben. Als Peter Beuff, der in der Heimat geblieben war, starb, fuhren seine beiden Schiffer nach Eintreffen der Todesnachricht nach Frankreich zurück. Ihre Vollmacht und die Aufsicht über das Schiff übertrugen sie vor der Danziger Behörde dem Franzosen Peter Bezart. Dieser starb im Oktober, nachdem er seine Vollmacht dem Bretonen Peter von Nantes übergeben hatte. Letzterer wirtschaftete schlecht mit dem anvertrauten Gute. Um das Schiff wieder ausbessern zu können, lieh er von zwei Danziger Ratsherren Geld und stellte ihnen dafür das Schiff zum Pfande.

Als die beiden Schiffer aus Frankreich zurückkehrten, verlangten die Danziger Pfandgläubiger von ihnen ihr Geld zurück. Die Franzosen bestritten jedoch die Rechtmäßigkeit des Pfandvertrages. Sie erklärten, Peter von Nantes habe von ihnen keine Vollmacht gehabt, und wiesen die Danziger Ratsherren an, sich an ihm schadlos zu halten. Die Sache kam zur gerichtlichen Verhandlung. Der Rat fällte den Spruch, daß alles Geld, was zur Ausbesserung des Schiffes aufgewendet sei, von den Eigentümern des Fahrzeuges zurückgezahlt werden müsse. Für den Rest sei Peter von Nantes haftbar.

Die beiden Pfandgläubiger forderten nun von den Franzosen die Stellung einer Kaution. Als sie sich weigerten, darauf einzugehen, wurden sie einige Tage in Haft genommen. Schließlich trat der Bürgermeister Johann Veer als Bürge für sie ein.

Nach einigen weiteren Verhandlungen reisten die Franzosen in ihre Heimat. Sie ließen die Karavelle in Danzig zurück und erhoben in Frankreich vor dem Könige Klage. Dieser hatte ein persönliches Interesse an dem Schiff. Peter Beuff war nämlich ohne Erben gestorben und daher fiel nach dem droit de deshérence[1]

[1] Vgl. R. Holtzmann, Französische Verfassungsgeschichte, S. 256.

das Eigentum an dem erblosen Gut an den König. Ein königlicher Patron hatte bereits die Ansprüche der Krone in Danzig vertreten.

Auf die Berichte des Danziger Rats über die Prozeßangelegenheit antwortete der König zunächst nicht. Auf die Vorstellungen der beiden Patrone erhob er aber in einem Schreiben an das Brügger Kontor gegen das Vorgehen der Danziger Protest. Er drohte mit Repressalien gegen Danziger und hansische Schiffer und Kaufleute. Vor Inkrafttreten dieser Mandate stellte er jedoch dem Kontor, das sich eifrig für die Sache der Danziger bemühte, anheim, von Danzig die Freigabe von Schiff und Ladung und einen Schadenersatz von 10000 Kronen zu erwirken.

Im Sommer des Jahres 1466 verhandelten französische Gesandte mit den Älterleuten des Brügger Kontors über diese Angelegenheit. Dem Sekretär Gerhard Bruns gelang es, die Franzosen günstig zu stimmen. Er wies darauf hin, daß der Rat von Danzig und das Kontor alles getan hätten, um den Konflikt beizulegen. Er hob ferner hervor, es sei nicht recht, die ganze Hanse für den von Bürgern einer Hansestadt begangenen Schaden haftbar zu machen. Gerhard Bruns errang schließlich einen wichtigen Erfolg: die Repressalienmandate sollten vor Weihnachten noch nicht in Kraft treten.

Auch Lübeck und Hamburg erhielten das Protokoll über diese Verhandlung. Daraufhin ersuchte Lübeck Danzig, die ganze Angelegenheit nochmals genau zu prüfen, um weiteren Schaden für die Hanse zu verhüten [1].

Denn beide Fälle, die Beraubung französischer Schiffe durch den Kamper Kapitän und der Danziger Konflikt, hatten die Franzosen veranlaßt, doch schon in größerem Umfange den hansischen Handel zu hindern. Zusammen mit französischen Admiralen ging Johann von Cheverdans, dem der König noch vor April des Jahres 1466 das Patronat über die Karavelle verliehen hatte, gegen die Hansen vor [2]. Im Mai schrieb Amsterdam an Lübeck, daß fran-

---

[1] HR. II, 5 S. 594 Anm., Nr. 808 u. Anm., Nr. 809. HR. II, 6 Nr. 184 § 20, Nr. 185 § 17, Nr. 283. HUB. IX, Nr. 127 ff., Nr. 262, 263, 294—297, 307, 313, 314, 330, 332, 335, 362 u. Anm., 449 u. Anm. 2, 552, 703, S. 67 Anm.

[2] HUB. IX, Nr. 271. HR. II, 5 Nr. 775, 778, 794 §§ 5, 22, Nr. 800 § 22. HUB. IX, Nr. 257, 262, 335, 360, 412, 362, 449.

zösische Kriegsschiffe und Seeräuber die hansischen Kaufleute angriffen. Daraufhin erhielten die Hamburger von Lübeck eine Warnung vor der Westfahrt.

Auch das Kontor zu Brügge klagte über Seeraub. Allein in den letzten drei Wochen seien zwei wismarsche und sechs andere hansische Schiffe genommen[1]. Die Franzosen hätten sich freiwillig erboten, den Beweis zu liefern, daß sie im Auftrage des Königs handelten. Das Kontor gab nun den Rat, die hansischen Schiffe stark bewaffnen zu lassen.

Auch auf dem nächsten Hansetage zu Lübeck machte der Vertreter des Kontors denselben Vorschlag. Er regte an, die Hanse solle vier oder mehr Schiffe zu dem Zweck ausrüsten, die Kaufleute von der Elbe ins Zwin oder in die Wielinge zu geleiten. In einer Denkschrift über diese Frage an den Hansetag sprach das Kontor den gleichen Wunsch aus. Es hatte übrigens bereits Gesandte an den König Ludwig abgeordnet, um Klage über das Vorgehen der französischen Seekriegsleute zu führen[2].

Wir wissen, daß auch Lübeck und Hamburg Schritte unternahmen, die Franzosen in der Nordsee nicht zu dreist werden zu lassen. Zwei Schiffe sicherten in der Nähe von Helgoland den hansischen Handel. Sie suchten zu verhindern, daß sich die französischen Piraten allzuweit vorwagten. Größere Rüstungen zu betreiben lag jedoch weder im Sinne Lübecks noch der übrigen Hansestädte. Die hansischen Politiker waren vielmehr darauf bedacht, auf friedlichem Wege einige Erfolge zu erreichen und dem Unwesen der französischen Seeleute ein Ende zu machen.

Lübeck bat zunächst den König Christian von Dänemark, sich für die Hanse bei dem befreundeten Könige von Frankreich zu verwenden[3]. Außerdem schrieb es selbst zusammen mit Hamburg an Ludwig XI. Auch jetzt bestand trotz Verlängerung der hansischen Privilegien[4] das feindselige Verhältnis Lübecks zu England noch in voller Stärke. Die Schadenersatzforderungen waren bisher unerledigt geblieben. Daher zeigte sich Lübeck bereit, mit Frank-

---

[1] HR. II, 5 Nr. 778. De la Roncière, a. a. O., II, 322. Der Admiral von Bourbon überfiel acht hansische Schiffe in der Nähe von Calais.

[2] HR. II, 5 Nr. 794 § 5; Nr. 800 § 22.

[3] HR. II, 5 Nr. 794 § 5; Nr. 808, 809, 810.

[4] HUB. IX, Nr. 245, 250, 292, 304, 310.

reich auf friedlichem Wege eine Beilegung der Konflikte zu versuchen.

Das Mittel, auf indirektem Wege durch den König von Dänemark eine Vermittlung anzubahnen, hatte wirklich Erfolg. Schon Anfang Oktober berichtete das Brügger Kontor, der französische König sei der Hanse wieder günstig gesinnt. Er ließ Verhandlungen anbieten und schlug als Ort, wo sie stattfinden könnten, Köln vor[1].

Obwohl Ludwig XI. erst kurz vorher die Übermacht seiner Feinde hatte fühlen müssen, war er bereits wieder auf dem besten Wege, ihrer Herr zu werden. Im Jahre 1466 glückte es ihm, die sehr wichtige Normandie in den Besitz der Krone zu bringen. Durch Trennung seiner Gegner erreichte er seine Erfolge. Obgleich die Bretagne seit Juli 1465 mit dem burgundischen Herzog im Bundesverhältnis stand, gelang es dem gewandten Ludwig doch, den Herzog Franz auf seine Seite zu ziehen. Nun war der Burgunderherzog nicht mehr stark genug, den Plänen des französischen Königs wirkungsvoll entgegen zu arbeiten[2].

Ein politisches Meisterstück glückte dem Könige, als er den Grafen Warwick für sich gewann. Die Verbindung Eduards IV. mit den lancastrisch gesinnten Greys hatte den mächtigen Warwick tief verstimmt. Er ahnte, daß seine Rolle bald ausgespielt sei. Schon vor dem völligen Bruch mit den Yorks sicherte er sich die Gunst ihres gefährlichsten Gegners. So lange er noch in der Nähe König Eduards weilte, bemühte er sich im Interesse Ludwigs, eine Verletzung des englisch-französischen Waffenstillstandes zu verhindern.

Aber auch Philipp von Burgund tat alles Mögliche, um den Frieden zwischen seinem Lande und England aufrecht zu erhalten. Das Freundschaftsband zwischen beiden Staaten ward durch die Verheiratung seines Sohnes Karl mit einer Schwester Eduards noch fester geknüpft. Eine starke Koalition verband die beiden gefährlichsten Feinde Frankreichs. Es war fortan das Bestreben Ludwigs XI, diesen Bund nicht noch mächtiger werden zu lassen. Denn schon war es dem englischen Könige gelungen, den König von Kastilien von dem französischen Bündnis abzuziehen.

---

[1] HR. II, 5 Nr. 808, 809.

[2] Waurin, a. a. O., l. 5, Kap. 19. Th. Basin, a. a. O., l. 2 Kap. 13. Commines, Mémoires, éd. Godefroy et Lenglet-Dufresnoy, II, S. 490.

Am Widerstande Lübecks war eine Versöhnung zwischen England und der Hanse bisher noch gescheitert[1]. Ludwig XI. beeilte sich, diese günstige Gelegenheit politisch auszunützen. Die letzten Jahre hatten die Hanse mehrfach in seinen Gesichtskreis gerückt. Er durfte nicht zulassen, daß sie sich auf die Seite seiner Gegner schlug.

Als nun Christian von Dänemark und Kasimir von Polen wiederholt für die Sicherung des hansischen Verkehrs eintraten[2], fanden ihre Wünsche sofort bei der französischen Regierung Beachtung. Ein Gesandter des Kontors, Johann von Antwerpen, erlangte eine Unterredung mit dem Könige. Nicht ohne Genugtuung berichtete das Kontor, daß der König und sein Conseil sich wegen des Seeraubs ihrer Untertanen sehr entschuldigt hätten. Es sei der Regierung nicht möglich, allen Mißständen abzuhelfen. König und Conseil hätten aber versprochen, jedem Beschädigten wieder zu seinem Rechte zu verhelfen. Das Parlament zu Paris sei angewiesen worden, alle diese Angelegenheiten zu ordnen. Mit Nachdruck betonte der König, er wolle künftig mit der Hanse und den Königen von Dänemark und Polen Freundschaft halten. Er stellte auch eine Erweiterung der hansischen Privilegien und eine Bestätigung der bereits erlangten Rechte in Aussicht. So sollten jetzt in jeder Hafenstadt besondere Kommissionen eingesetzt werden, von denen beraubte hansische Kaufleute ohne langen Prozeß ihr Gut zurückerhalten könnten. Ferner sollten höhere Beamte angewiesen werden, Klagen und Beschwerden der Hansen entgegen zu nehmen und ihnen zu ihrem Recht zu verhelfen. Die französische Regierung verlangte von der Hanse in gleicher Weise die Nennung eines zuständigen Ortes, an dem die Ansprüche französischer Untertanen gegenüber hansischen Angehörigen ebenfalls genügende Vertretung finden könnten.

Über alle diese Fragen gedachte man in Köln mit Hinzuziehung von Gesandten des dänischen und polnischen Königs zu verhandeln. Das Kontor zu Brügge hatte die Verpflichtung übernommen, der französischen Regierung mitzuteilen, wie die Hansen

---

[1] Vgl. G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille, S. 109. HUB. IX, Nr. 388 Anm. 2.

[2] HUB. IX, Nr. 257. HR. II, 5 Nr. 808.

über diese Vorschläge dächten[1]. Die Älterleute des Kontors rieten nun dringend, auf das unerwartet günstige französische Anerbieten einzugehen. Sie zeigten sich besonders durch die Aussicht, ohne große Kosten neue Zugeständnisse zu erlangen, erfreut und baten, die Könige von Polen und Dänemark zur Entsendung von Bevollmächtigten zu veranlassen[2].

Der Umschwung in der Politik des französischen Königs und sein Werben um die Gunst der Hanse fand bei den Hansestädten nicht überall Beifall. Köln allerdings zeigte sich bereit, einer Tagung mit französischen Gesandten zuzustimmen[3]. Auch Danzig zögerte nicht, seine Geneigtheit zu erkennen zu geben. Nach dem Frieden von Thorn, der den preußischen Krieg beendete, konnte Danzig sich jetzt wieder mehr den auswärtigen Angelegenheiten zuwenden[4]. Es griff sofort tatkräftig in die hansische Politik ein. Mit dem Vorschlag, Köln als Ort für die Verhandlungen zu wählen, war es freilich nicht recht einverstanden.

Wenn Danzig sich jetzt geneigt zeigte, mit französischen Gesandten zu unterhandeln, so spielte wohl nicht zum wenigsten dabei der Wunsch mit, den Streit um die französische Karavelle zu beendigen. Die Stadt hatte schon früher dem Könige oder denen, die ein Recht an dem Schiffe besäßen, die Karavelle zur Verfügung gestellt. Wurde jetzt der Zwist endgültig beigelegt, so konnten die Danziger Kaufleute unbesorgt die Westfahrt wieder aufnehmen[5].

Das Beispiel Kölns und Danzigs fand bei den übrigen Hansestädten, wie schon angedeutet, keine Nachahmung. Die hansischen Politiker waren nicht gewillt, sich durch eine allzu rasche Entschließung an anderer Stelle die Wege zu versperren. Die hansische Versammlung, die im Frühjahr 1467 zu Mölln stattfand, verwies die Entscheidung über das französische Anerbieten an eine Lübecker Tagung, die für Mitte April angesetzt war. Auch gegenwärtig hielt man ein Eingehen auf das Angebot der französischen Regierung, mit ihren Gesandten in Köln zu tagen, noch nicht für vorteilhaft.

---

[1] HR. II, 5 Nr. 808.
[2] HR. II, 5 Nr. 808. HR. II, 6 Nr. 49.
[3] HR. II, 5 Nr. 811, 809, 810.
[4] HR. II. 5 Nr. 811.
[5] HUB. IX, Nr. 313, 330, 362 Anm. 1.

Vor allen Dingen mag den Hansen recht unangenehm gewesen sein, Vertreter des Königs von Dänemark und des Polenkönigs mit zu der Tagung einzuladen. Ihre Einmischung, namentlich die des Dänenkönigs, in hansische Angelegenheiten war sicherlich nicht erwünscht[1].

Von den politischen Vorgängen in Frankreich hatte Lübeck einige Kenntnis. Es wußte bereits Anfang März, daß sich eine neue Koalition, der Karl von Berri und die Herzöge von Burgund und Bretagne angehörten, gegen den König gebildet hatte, um ihm die Normandie wieder zu entreißen[2]. Auch Köln war davon unterrichtet, was im Westen vorging. Es erhielt im Mai von dem Brügger Kontor die Nachricht von der bevorstehenden Vermählung Karls von Charolais mit Margarete von York und von dem Übertritt des Grafen Warwick auf die Seite Ludwigs. Ähnliche Nachrichten werden wohl auch, sei es mündlich oder schriftlich, nach Lübeck gedrungen sein[3].

Auch jetzt mußte es für die hansischen Politiker als das Beste erscheinen, zunächst die Wirkungen dieser wichtigen politischen Vorgänge abzuwarten. Der enge Zusammenschluß von England und Burgund ließ befürchten, daß die Hanse als Handelsmacht in der Nordsee an Bedeutung verlieren würde[4]. Vor allen Dingen verwirrte aber der Tod des Herzogs Philipp von Burgund die politische Lage. Der Übergang der Regierung an seinen gewalttätigen, mit König Ludwig persönlich verfeindeten Sohn, den Schwager Eduards IV., ließ eine Zeit voll Kampf und Streit erwarten. Auf die Versprechungen und den Schutz eines Ludwigs XI. war aber, wie die Niederwerfung der auf seine Hilfe vertrauenden Lütticher lehrte, nicht allzuviel Gewicht zu legen[5].

---

[1] Versammlung zu Mölln vom 15. Febr. 1467, Einleitung.

[2] HR. II, 6 Nr. 3.

[3] HUB. IX, Nr. 364, 423, 425: Briefe des Johann Zeuwelgin, des Propstes an S. Andreas in Köln. Rymer, Foedera, XI, 564. Th. Basin, a. a. O., II, l. 2 Kap. 20.

[4] Rymer, Foedera, XI, 580. Waurin, a. a. O., V, l. 5 Kap. 25, 26, 31. Th. Basin, a. a. O., II, l. 2 Kap. 19. Vgl. F. Schulz, Die Hanse und England, S. 106.

[5] Commines, Mémoires, éd. Mandrot, l. 2 Kap. 1. Waurin, a. a. O., l. 5 Kap. 21, 22.

Kap. 2. Versuche Ludwigs, die Hanse auf seine Seite zu ziehen.

Die dilatorische Behandlung des französischen Angebots erregte den Zorn des in seinen Berechnungen getäuschten Königs. Die beiden Versammlungen zu Lübeck im August und September 1467 hatten sich nicht mit der Gesandtschaftsfrage beschäftigt. Da es nicht gelang, mit Frankreich in ein vertragsmäßiges Verhältnis zu kommen, blieb das Gerücht, König Ludwig habe dem polnischen Könige und seinen Untertanen offen abgesagt[1], bei den Franzosen lebendig und tat seine Wirkung. Die zahlreich vorkommenden Übergriffe auf hansische Kaufleute während dieser Zeit sind wohl darauf zurückzuführen[2].

Denn Ludwig gab jetzt wirklich Repressalienmandate gegen die Hansen aus. Als Grund dafür wurde der Streit um die französische Karavelle, deren Entfernung Danzig vergeblich forderte, wieder angeführt. Johann Cheverdans ging mit Erlaubnis des Königs auf dem Kanal gegen hansische Angehörige vor[3]. Natürlich nahmen auch die Prozesse, die gegen die französischen Seeräuber angestrengt waren, keinen sichtbaren Fortgang. Noch gegen Ende des Jahres 1468 klagte Köln, daß seine handeltreibenden Bürger vor den Franzosen auf der Hut sein müßten. Es behauptete, infolge des Danziger Konflikts bereits Gut im Wert von mehr als 60 000 Gulden verloren zu haben[4].

Die Aussicht, mit Frankreich in nächster Zeit einen Vertrag abzuschließen, war durch die Bereitwilligkeit Lübecks, auf die englischen Annäherungsversuche einzugehen, um nicht durch die Engländer in den burgundischen Ländern verdrängt zu werden, mehr und mehr geschwunden[5]. Dann machte sich aber auch die Verschärfung der feindseligen Spannung zwischen Frankreich und dem

---

[1] HUB. IX, Nr. 335.

[2] HUB. IX, Nr. 412.

[3] HUB. IX, Nr. 449, 552. HR. II, 6 Nr. 185, 283.

[4] HUB. IX, Nr. 450, 469, 496, 510, 536, 537: »umb sulcher naemen wille haint die burgere ven Coelne oever 60 000 gulden schadens geleden van den undersaissen van Franckrijck und noch hude des dages dar van besorgt synt«. Vgl. oben S. 170 Anm. 1.

[5] HUB. IX, Nr. 387. Vgl. F. Schulz, Die Hanse u. England, S. 106.

mit Burgund verbündeten England recht bald bemerkbar. Eine französische Gesandtschaft, die den Waffenstillstand zwischen beiden Nationen verlängern wollte, fand am englischen Hofe eine sehr kühle Aufnahme[1].

Graf Warwick hatte seine Rolle als Ratgeber Eduards ausgespielt. Er zog sich grollend auf seinen Landsitz zurück und betrieb aus Haß gegen Karl von Burgund mit dem französischen Könige geheime Pläne. Dessen Stellung wurde jetzt wieder gefährdet. Eine Reihe von mächtigen Gegnern vereinigten sich wider ihn. Das Haupt dieser Koalition war natürlich Karl von Burgund. König Heinrich von Kastilien bot ihm seine Freundschaft an und erklärte sich bereit, mit großer Truppenmacht in Frankreich einzufallen[2]. Auch die Bretagne schloß mit England ein Offensivbündnis und trat damit auf die Seite der Frankreich feindlichen Koalition[3].

Die Macht Karls des Kühnen stieg unaufhörlich. Mit großer Energie hatte er bereits die trotzigen Städte Lüttich und Dinant gedemütigt[4]. Sein Sieg ließ die Pläne Ludwigs, der ihnen Beistand geliehen hatte, um den gefährlichen Burgunder in seinem Lande zu beschäftigen, scheitern. Auch der Herzog von Berri wandte sich abermals gegen seinen Bruder. Mit dem Herzog von Bretagne vereinigt, fiel er in die Normandie ein. Der König konnte nichts mit den Waffen gegen seine Feinde, die ihn von allen Seiten umstellen, ausrichten. Er war fast vollständig isoliert.

Doch bald begann er den Plänen seiner Feinde erfolgreich entgegen zu arbeiten. Er verschaffte sich die Hilfe der Städte. Auf der Ständeversammlung zu Tours[5] im Jahre 1468 machte er ihnen weitgehende Versprechungen. Er veranlaßte sie durch geschicktes Eingehen auf ihre Interessen, der Krone bedeutende Geldmittel zur Verfügung zu stellen. Nun wandte sich der König mit Unter-

---

[1] Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et Louis XI, II, l. 2 Kap. 19. Waurin, Recueil des Chroniques, V, l. 5 Kap. 25—29. Rymer, Foedera, IX, 580.

[2] G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille, S. 109, 110. Rymer, Foedera, IX, 583 ff. G. Chastelain, Oeuvres, V, S. 359. HUB. IX, Nr. 388.

[3] Rymer, Foedera, XI, 615—626. HR. II, 6 Nr. 120.

[4] HR. II, 6 Nr. 120.

[5] G. Chastelain, a. a. O., V, 386.

stützung der Städte gegen seine Widersacher. Er verhinderte eine Vereinigung ihrer Streitkräfte und griff jeden einzeln an. Mit diplomatischen Mitteln kam er seinem Ziele, die Koalition zu sprengen, bald näher. So zwang er den Herzog Franz von Bretagne zum Vertrage von Ancenis[1], und zog ihn von der burgundischen Allianz ab. Mit einer beträchtlichen Pension stellte er den Herzog von Berri zufrieden. In Péronne verhandelte Ludwig mit dem gefährlichsten seiner Gegner, dem Herzoge Karl von Burgund.

Dieser hatte erst kurz vorher einen Aufstand der Stadt Lüttich niedergeworfen und war nach Frankreich geeilt, um sich mit den übrigen Feinden des Königs zu vereinigen. Das Eintreffen der englischen Hilfstruppen, die Eduard IV. versprochen hatte, wartete er nicht ab. Dieser Umstand war nun für Ludwig äußerst günstig. Um ihre Landung zu verhindern, näherte er sich dem Herzoge von Burgund und schloß mit ihm einen Vertrag ab[2].

Gerade noch zur rechten Zeit war diese Abmachung getroffen worden. Denn auf dem Kanal fanden bereits zwischen den Franzosen unter Führung von Casanova und Wilhelm von Combes mit den Engländern Gefechte statt. Die französische Flotte hielt auch die spanischen Schiffe, die auf englischer Seite in den Kampf einzugreifen bereit waren, in Schach. An einen sicheren Handelsverkehr auf dem Kanal war in dieser Zeit nicht zu denken.

Die politische Lage verschlimmerte sich zudem in der nächsten Zeit wider alles Erwarten. Es ist bekannt, daß es dem schlauen Ludwig doch nicht glückte, mit Karl in Péronne ein günstiges Abkommen zu treffen. Es wurde plötzlich offenbar, daß Ludwig mit den Lüttichern in Verbindung stand und sie zu einem erneuten Aufstande angestachelt hatte. Karl der Kühne bemächtigte sich des Königs, widerrief die schon getroffenen Abmachungen und zwang ihn, auf alle demütigenden Bedingungen einzugehen[3]. Ludwig XI. begann freilich auf der Stelle, sich der burgundischen Übermacht wieder zu erwehren. Er dachte nicht daran, die vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen. Nachdrücklicher als je

[1] Commines, Mémoires, éd. Godefroy et Lenglet-Dufresnoy, III, S. 9.

[2] Waurin, a. a. O., V, l. 5 Kap. 32—34, 36, 39. Commines, Mémoires, éd. Mandrot, II, Kap. 5, 7, 9—13. Th. Basin, a. a. O., II, l. 2 Kap. 21, 22.

[3] de la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 328, 329.

wandte er sich jetzt der lancastrischen Partei zu. Auf der anderen Seite dagegen hielten Karl der Kühne und Eduard IV. ihre Verbindung um so fester aufrecht[1].

Diese politischen Wirren blieben auf den Handelsverkehr nicht ohne starke Einwirkung. Der Seeraub nahm auf dem Kanal einen immer größeren Umfang an, da die staatliche Autorität nicht dagegen einschritt. Die Piraten standen nicht selten als Vorposten Engländern und Burgundern gegenüber. Sie wurden als solche von der französischen Regierung sogar noch begünstigt.

Besonders der Handelsverkehr der Hanse litt erheblich unter diesen Zuständen. Die enge Verbindung zwischen Burgund und England brachte ihr großen Schaden. Denn zu Anfang des Jahres 1468 wurde ein dreißigjähriger englisch-burgundischer Handelsvertrag vereinbart[2]. Zwischen England und der Hanse kam dagegen eine Verlängerung der hansischen Privilegien in England auf nur ein Jahr zustande[3]. Und sehr bald geriet infolge des bekannten isländisch-dänischen Zwischenfalles die Hanse in einen schweren Konflikt mit den Engländern[4].

Man beschuldigte die Hansen, an dänischen Repressalien gegen englische Schiffe teilgenommen zu haben. Ihr Gut wurde in England arrestiert, hansische Kaufleute wurden gefangen gesetzt. Ein erbitterter hansisch-englischer Kaperkrieg war die Folge. Vergeblich suchten der Herzog von Burgund, die flandrischen Stände und die Stadt Brügge zu vermitteln. Danzig, Hamburg und Lübeck führten den Krieg durch zahlreiche, gut ausgerüstete Kaperschiffe. Von den burgundischen Häfen aus gingen sie zunächst gegen die englischen Kaufleute und Flotten vor.

In dieser Zeit waren in England die Kriege der beiden Rosen wieder in vollem Gange. Graf Warwick spielte die Hauptrolle. Er versuchte dem Bruder Eduards, dem Herzoge Clarence, die

---

[1] G. Chastelain, a. a. O., V, 419 sagt von Karl dem Kühnen: »s'estoit allié au roy Édouard d'Angleterre, s'y estoit ce maugré luy et contre son coeur et contre sa nature, ce savoit bien, pour soy deffendre contre luy«.

[2] HUB. IX, S. 291 Anm. 3.

[3] HUB. IX, Nr. 433.

[4] Versammlung zu Lübeck v. 29. August 1468, Einleitung. HR. II, Nr. 6. Vgl. W. Stein, Die Hanse und England. S. 28 ff. Dazu F. Schulz, a. a. O., S. 107 ff.

englische Krone zu verschaffen[1]. Aber schon im Frühjahr bekam Eduard IV. wieder die Übermacht. Warwick und Clarence flohen nach Calais. Man ließ sie dort zur großen Freude Karls des Kühnen nicht ein. So begaben sie sich nach Frankreich, wo sie auf Befehl Ludwigs der königliche Admiral in Honfleur empfing. Während der Fahrt zur französischen Küste nahm Warwick bereits Rache an Karl dem Kühnen. Er griff einige Schiffe burgundischer Untertanen auf. Doch nahmen ihm ein englischer Admiral, der ihn auf Befehl Eduards verfolgte, und der deutsche Kapitän Hans Voetkin eine Anzahl erbeuteter flämischer Schiffe wieder ab[2].

Warwick schonte übrigens auch spanische und hansische Kaufleute nicht. Er nahm ihnen ihre Fahrzeuge und ließ die Besatzung ins Meer werfen[3]. Gegen Ostern kaperte er dreißig holländische Schiffe, die von La Rochelle kamen[4]. Seine Einmischung in die Kämpfe auf dem Kanal schuf eine Verwirrung unter den kriegführenden Mächten, die immer weiter um sich griff.

Die Hansen befanden sich nun in besonders ungünstiger Lage. Sie hatten gegen die Engländer beider Parteien den Kampf zu führen. Zunächst wandten sie sich nur gegen Eduard IV. Dann aber, als Warwick gegen hansische Schiffe vorging, auch gegen ihn. Ferner bestanden die Repressalienmandate der Franzosen noch immer in Kraft. Daher griffen nun auch die hansischen Auslieger französische Schiffe an, wo sie sie trafen. Vor allen Dingen zeigten die Danziger keine Neigung, die Franzosen zu schonen. Das Bestreben der Auslieger, gute Beute zu machen und die Schwierigkeit, die Nationalität der Schiffe tatsächlich festzustellen, vermehrten außerdem noch die Verwirrung. Eine planlose Kaperei, die von Seeraub nicht weit entfernt war, begann auf allen Seiten.

Der Herzog von Burgund hatte in der ersten Zeit den Aufenthalt hansischer Kaper in seinen Häfen gestattet. Als aber die Kämpfe einen größeren Umfang annahmen, verbot er den hansischen Ausliegern mit Rücksicht auf das englische Bündnis den Aufent-

---

[1] Ramsay, Lancaster and York, II, S. 343 ff.

[2] Waurin, a. a. O., V, l. 6 Kap. 9—11. Commines, Mémoires, éd. Mandrot, l. 2, Kap. 4. De la Roncière, a. a. O., II, S. 340.

[3] Waurin, a. a. O., V, S. 306. HUB. IX, Nr. 728 Anm. 4.

[4] Divisie Kroniek, die Kronycke van Hollandt, Zeelandt ende Vrieslandt, Leyden 1517, S. 364.

halt in den burgundischen Gewässern[1]. Das Vlie und die Küste von Hamburg bis Amsterdam galten in der Folgezeit als besonders gefährdet. In diesen Gegenden fanden die Kämpfe zwischen den feindlichen Flotten statt. Denn gerade hier konnte die Schiffahrt zwischen England und den Niederlanden empfindlich gestört werden[2].

Im Jahre 1470 begannen die Hansestädte, besonders auf das Drängen Danzigs, eine planmäßigere Kriegführung. Jetzt dehnte man die Fehde auch offiziell auf Frankreich aus. Danzig rüstete gegen Engländer und Franzosen und erteilte gegen die Angehörigen beider Nationen Kaperbriefe. Auch Lübeck und Hamburg gaben ihren Ausliegern die Erlaubnis, gegen Engländer und Franzosen in gleicher Weise vorzugehen. Das Kontor zu Brügge hatte sich freilich bereits im vergangenen Jahre der Hilfe der Danziger Kapitäne Paul Beneke und Martin Bardewick gegen beide bedient[3].

Graf Warwick hielt sich lange Zeit mit seiner Macht in den normannischen Häfen auf. Dort ließ ihm Karl der Kühne keine Ruhe. Er rüstete eine starke Flotte gegen ihn aus und veranlaßte auch hansische Auslieger, an der burgundischen Expedition teilzunehmen[4]. Da aber Warwick von Ludwig XI. unterstützt wurde, gelang es der von dem Herrn von Veere geführten burgundischen Flotte nicht, ihm größere Verluste beizubringen. Doch vermochte sie französischen Untertanen mehrfach Schaden zuzufügen.

Wegen der Parteinahme des Königs für Warwick ließ Karl der Kühne außerdem alle französischen Kaufleute, die sich in seinem Lande aufhielten, arrestieren. Er gab Befehl, mit ihrem Eigentum seine von den Franzosen beraubten Untertanen zu entschädigen. Natürlich verbot er jeden Handel nach Frankreich. Auch Ludwig XI. untersagte seinen Kaufleuten, die Länder

---

[1] W. Stein, a. a. O., S. 35. HR. II, 6, S. 260 Anm. 4.

[2] HR. II, 6 Nr. 167, 186. HUB. IX, Nr. 589 Anm. 2.

[3] HUB. IX, Nr. 589. C. Weinreichs Chronik, hgg. von Hirsch und Voßberg, Script. rer. Pruss. IV, S. 732. HR. II, 6 Nr. 260 Anm. 4; Nr. 283, 285, 314 Anm. 4; Nr. 283, 285, 314.

[4] HR. II, 6 Nr. 308 Einleitung Anm. 2. Th. Basin, a. a. O., II, S. 226. C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 731. Über einen Seesieg des Herrn von Veere am 2. Juli liegen keine weiteren Nachrichten vor. Vgl. HR. II, 6 Nr. 308 Einleitung Anm. 2.

des Herzogs zu besuchen. Ferner ließ er alle burgundischen Waren in seinem Reiche beschlagnahmen[1]. Diese Maßregel brachte kölnischen Kaufleuten Schaden. Man hielt sie für burgundische Untertanen und nahm ihnen ihre Güter weg. Das Eintreten der Stadt Köln für ihre Bürger und die Beteuerungen, sie sei nicht burgundisch gesinnt, blieben erfolglos[2].

Graf Warwick hatte auch bretonische Untertanen angegriffen. Es wurde daher Karl dem Kühnen nicht schwer, den Herzog Franz II. zu veranlassen, auch seine Flotte gegen Warwick aufs Meer zu senden. Die französische Seemacht unter Casanova ging nicht, wie man erwartete, gegen die feindlichen Flotten vor, sondern blieb völlig neutral. Sie rächte nicht einmal die Beschädigung französischer Untertanen durch den burgundischen Flottenführer, sondern hielt sich bereit, die bevorstehende Landung von Yorkschen Truppen zu verhindern[3]. Sie sparte ihre Kräfte auf für einen Kampf mit der englischen Flotte und für die Unterstützung Warwicks, der nach England hinüber zu fahren beabsichtigte. Gegen zwei Fronten, die burgundische und die englische Kriegsflotte, zu kämpfen, wäre ohnehin recht schwierig gewesen.

Um dem Herzog Karl die Hilfe der Hansen zu entziehen, näherte sich König Ludwig in dieser Zeit wieder der Hanse. Er wollte sie jetzt mehr als je seinen politischen Zwecken dienstbar machen. Das zeigte sich in der Bereitwilligkeit, mit der er den hansischen Ausliegern die Erlaubnis gewährte, normannische Häfen aufzusuchen und dort zu verweilen. Er gab ihnen damit eine wichtige Operationsbasis für ihren Kampf gegen England. Auch das war schon ein Gewinn für ihn, wenn die hansischen Kaper sich in dem Kampfe Frankreichs gegen England und Burgund neutral verhielten. Ohne auf hansische Unternehmungen achten zu müssen, konnte er dann seine ganze Flotte gegen seine Feinde senden.

Als sich der französische König jetzt der Hanse abermals näherte, erinnerte er sich der Fürsprache Christians von Dänemark

---

[1] Waurin, a. a. O., II, l. 6 Kap. 11. Basin, a. a. O., II, l. 3 Kap. 1. Commines, Mémoires éd. Godefroy et Lenglet Dufresnoy, III, 68—79. Ordonnances, XVII, S. 332. HR. II, 6 Nr. 433. HUB. IX, Nr. 796 u. Anm. 5.

[2] HUB. X, Nr. 21, 27, 32, 41, 69, 70, 101—103, 157, 169.

[3] Lettres de Louis XI, Nr. 2029.

aus früherer Zeit. Er erklärte, König Jakob von Schottland, der Schwiegersohn des Dänenkönigs, habe ihn bewogen, mit der Hanse und Dänemark in neue Beziehungen zu treten. Schon Anfang April forderte Ludwig den uns bekannten Hans Tack zu sich nach Thouars. Sodann erhielten der Graf von Roussillion und der Ritter Wilhelm von Menypeny Vollmacht, mit Dänemark und der Hanse über einen Frieden und Handelsvertrag zu verhandeln. Ferner gestattete er den hansischen Ausliegern freien Verkehr in seinen Häfen. Er suchte sie sogar selbständig zum Abschluß eines Vertrages zu veranlassen. Anfang Mai forderte auch der Admiral von Frankreich vom Brügger Kontor die Entsendung von Bevollmächtigten zu Verhandlungen über einen Frieden. Er sicherte ihnen freies Geleit nach Honfleur auf vier Monate zu und untersagte den Franzosen die Ausübung von Repressalien gegen die Hansen. Sie sollten im Gegenteil jetzt wie des Königs Freunde und Verbündete behandelt werden.

Der Admiral begründete sein Entgegenkommen mit der Bemerkung, daß ihn Bitten hansischer Kaufleute in London dazu bewogen hätten. Auch das war vielleicht nur eine Wiederanknüpfung an bereits längst verflossene Ereignisse[1].

Diese weitgehenden Zugeständnisse Ludwigs an die Hansen standen durchaus im Einklang mit seiner übrigen Politik. Sein Ziel war, wie bekannt, die Vernichtung des burgundischen Herzogs. Um das zu erreichen, mußte zunächst Eduard IV. gestürzt werden[2]. So begünstigte Ludwig auch wieder die lancastrische Partei. Ihr Haupt, Heinrich VI, saß im Tower gefangen. Seine Gemahlin lebte in dieser Zeit mit ihrem Sohne unter dem Schutze Ludwigs in Frankreich.

Dem französischen Könige gelang das schwierige Werk, den Grafen Warwick mit der unglücklichen Königin wieder zu versöhnen. Das Bündnis der früheren Gegner ward durch eine Heirat zwischen Eduard von Wales und der Tochter Warwicks gefestigt. Fortan kämpfte Warwick als Feldherr der lancastrischen Partei gegen Eduard von York[3].

---

[1] HR. II, 6 Nr. 320—325.

[2] G. Chastelain, a. a. O., IV, 468.

[3] Ramsay, a. a. O., II, 354. Waurin, a. a. O., V, l. 6 Kap. 13. Th. Basin, a. a. O., II, l. 3 Kap. 1, 2.

Wie der französische König, so bemühte sich auch Margareta, die Hansestädte für sich zu gewinnen[1]. Die beiden Verbündeten hatten ja gleiche politische Ziele.

Es gelang nicht, zwischen dem Könige von Frankreich, der lancastrischen Partei und der Hanse ein Einvernehmen so rasch herzustellen, daß sich bereits hansische Auslieger an der Überfahrt der Lancaster nach England hätten beteiligen können. Nur eine französische Flotte geleitete sie. Immerhin hatten die Annäherungsversuche der Verbündeten bewirkt, daß sich auch Karl von Burgund im Auftrage seines Schwagers um die hansische Freundschaft bemühte. Er hatte bereits mehrfach in dem hansisch-englischen Konflikte zu vermitteln gesucht. Wie früher so wünschte er auch jetzt zwischen England und der Hanse einen Friedenszustand herbeizuführen. Denn nur im Frieden konnte der Handelsverkehr zwischen den Niederlanden und England gedeihen. Erst dann kam das englisch-burgundische Bündnis zu rechter Bedeutung[2].

Das Werben um die Gunst der Hanse erfüllte die hansischen Politiker mit Genugtuung. Wenn jetzt von Frankreich und England, von der Partei der Lancaster und der Yorks, — außerdem auch von Schottland — ein Bündnis oder wenigstens ein gutes Verhältnis mit der Hanse gewünscht wurde, so sahen die Hansen die Ursache dafür nicht ohne Stolz in der erfolgreichen Tätigkeit ihrer Auslieger[3]. Man beabsichtigte, auf der Versammlung zu Lübeck über diese Fragen zu verhandeln und danach eine Entscheidung zu treffen, nach welcher Seite man sich wenden wolle[4].

Kap. 3. Fortsetzungen der Bemühungen Ludwigs, mit der Hanse einen Frieden zu schließen.

Auf der Versammlung zu Lübeck im Mai 1470 traten den hansischen Ratssendeboten die Bemühungen der auswärtigen Mächte, einander den Wind abzufangen, lebendig vor Augen. Sie wagten

---

[1] HR. II, 6 Nr. 315. 1. Mai 1470.

[2] HR. II, 6 Nr. 317.

[3] HR. II, 6 Nr. 338: Dietrich Hagenbeck schreibt an Reval am 28. Juni 1470, »dat sick de heren dus verbeden, dat maken de utliggers, id sold anders groet gued kosten, dat id dar to queme, dat id nu light wol to komen sal«.

[4] HR. II, 6 Nr. 338.

jedoch noch keine Entscheidung zu treffen, sondern verwiesen diese Fragen an den nächsten Hansetag, der drei Monate später in Lübeck stattfinden sollte. Man beschloß aber, soweit das Verhältnis zu Frankreich in Betracht kam, dem Kontor Vollmacht zum Abschluß eines Waffenstillstandes nach Gutdünken auf 10—15 Jahre zu geben[1].

Auch jetzt ließ die Rücksicht auf Karl von Burgund diese Haltung geboten erscheinen. Die Hansen wichen dem Wunsche der französischen Regierung, sich um einen Frieden zu bemühen, aus. Sie konnten das um so leichter, als sie jetzt keine Schritte getan hatten, die Franzosen zu ihrem Anerbieten zu veranlassen. Eine Stadt aus dem Stift Utrecht wünschte sogar, daß man noch nicht auf die Anträge der auswärtigen Mächte antworte[2].

Die neue Tagfahrt zu Lübeck war besonders stark besucht. Jetzt kamen die wichtigsten politischen Angelegenheiten der letzten Jahre zur Besprechung. Die lübische Politik errang einen vollkommenen Sieg. Es zeigte sich, daß die Lübecker in ihren politischen Maßnahmen bisher im wesentlichen das Richtige und für die Hanse Vorteilhafte getroffen hatten[3]. Jetzt beschloß man, den Kaperkrieg gegen England noch weiter fortzusetzen. Der Handel nach und von England wurde verboten. Man nahm Kenntnis von den Bemühungen Karls des Kühnen, im Interesse seines Schwagers und im eigenen Interesse eine Versöhnung anzubahnen. Aber nur nach Erledigung der Schadenersatzansprüche und nach der Gewährung von verschiedenen wichtigen Zugeständnissen war man zu einer Annäherung an England bereit.

Die Einmütigkeit der Hansestädte und die Anerkennung der Leitung Lübecks zeigte sich besonders deutlich in dem Verhalten gegen Köln. Es hatte seine Beziehungen zu England die ganze Zeit hindurch aufrecht erhalten und wurde jetzt dafür mit dem Ausschluß aus der Hanse bestraft.

Diese Übereinstimmung mit der lübischen Politik hob die Hanse auf einen Höhepunkt ihrer Macht. Sie konnte hoffen, daß Eduard IV. sich den hansischen Forderungen fügen werde. Am 15. September

---

[1] HR. II, 6 S. 266, Nr. 331 § 2; Nr. 338, 356 § 119.

[2] HUB. IX, Nr. 749.

[3] 24. August 1470. Vgl. W. Stein, Die Hanse und England S. 38 bis 40.

erklärten die Hansen, sie würden sich bis zum Februar des nächsten Jahres weiterer Rüstungen enthalten, um die burgundischen Vermittlungsvorschläge zu prüfen. Die Tätigkeit der hansischen Auslieger, die auch burgundische Untertanen nicht schonten, beeinträchtigte stark eine wirkliche Verständigung zwischen Karl dem Kühnen und der Hanse[1].

Dann aber traten in England Ereignisse ein, die die hansisch-burgundischen Vereinbarungen völlig unfruchtbar machten. Es gelang dem Grafen Warwick, mit starker Kriegsmacht, unterstützt von französischer Seite, die englische Küste zu erreichen. Der burgundischen Flotte, in der sich auch spanische und portugiesische Schiffe, ferner zwei genuesische und mehrere deutsche Holks befanden, machte ein starker Sturm die Hinderung der Überfahrt Warwicks unmöglich. Den Engländern fielen sogar noch sechzehn flämische Schiffe in die Hände. Eduard IV. ließ beim Herannahen seines Gegners sein Reich im Stich und floh nach den Niederlanden[2]).

Die lancastrische Partei erlangte nun rasch wieder die Herrschaft. Warwick setzte den kranken und unfähigen[3] Heinrich VI. wieder auf den Thron. In Wirklichkeit war er jedoch selbst der Herr Englands.

Mit großer Freude begrüßte sein Verbündeter, Ludwig XI, den Erfolg Warwicks. Er ließ in Reims aus Anlaß des Sieges der Lancaster große Feste feiern, Prozessionen und Dankgottesdienste abhalten[4]. Ein auf längere Jahre abgeschlossener Friedensvertrag erlaubte den Anhängern der lancastrischen Partei, sich in Frankreich aufzuhalten. Obwohl es Ludwig nicht gelang, den König von Kastilien zum Beitritt zu dem englisch-französischen Bunde zu bewegen[5], bedeutete der Sieg der Lancaster doch schon an sich

[1] HR. II, 6 Nr. 317, 331, 352, 362, 371. HUB. IX, Nr, 691, 692. De la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 344 f.

[2] Ramsay, Lancaster and York, II, 356 f. HR. II, 6, Versammlung zu Wesel, Einleitung. HUB. IX, Nr. 781 Anm. Vgl. F. Schulz, Die Hanse und England, S. 118 ff.

[3] Commines, Mémoires, éd. Mandrot, II, S. 490: »le roy estoit subjet et muet comme un veau couronné«.

[4] Lettres de Louis XI, Nr. 507—509, 526.

[5] Rymer, Foedera, XI, 667, 682, 690—693. G. Chastelain, Oeuvres, IV, 490. G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille, S. 115.

eine ungewöhnliche Stärkung seiner Stellung. In demselben Verhältnis erlitt natürlich die burgundisch-englische Allianz durch die Flucht Eduards eine Schwächung.

Ludwig XI. benutzte diese Zeit zur Förderung seiner wirtschaftspolitischen Pläne. Trotz der Kriege war er in den letzten Jahren auf diesem Gebiete nicht müßig geblieben. Der Wunsch, seinen Kaufleuten Sicherheit in ihrem Land- und Seehandel zu schaffen, beeinflußte seine politischen Maßnahmen nicht unwesentlich. Planmäßig hob er den Handel seiner Untertanen. Er berief mehrfach größere Versammlungen von Kaufleuten und ließ über Mittel und Wege, wie man Handel und Verkehr erweitern und dem Staatswohl nutzbar machen könnte, beraten. Vielleicht ging von einer dieser Versammlungen die Anregung aus, die Leistungsfähigkeit der jungen französischen Industrie durch eine Ausstellung in dem lancastrischen England zu zeigen[1].

Zugleich richteten sich Ludwigs handelspolitische Maßnahmen darauf, die wirtschaftliche Kraft der feindlichen Nachbarländer zu schwächen. Durch die Erlaubnis der Einfuhr englischer Wolle nach Frankreich suchte er die Bedeutung von Calais als Wollstapel zu mindern. Zwei neue Freimärkte für Caen verlegte er auf den gleichen Termin wie die Antwerpener Märkte. Er erreichte damit vollkommen seine Absicht, den Verkehr auf den Antwerpener Märkten zu schädigen. Rouen, La Rochelle, das zu einer Art von neutralem Hafen erklärt wurde, und St. Denis erfreuten sich seiner Fürsorge in dieser Zeit[2].

Wenn sich nun Ludwig XI. von der Zulassung der englischen Kaufleute große Wirkungen für die Steigerung des französischen Verkehrs versprach, so hatte er sich freilich getäuscht. Denn die Engländer suchten nach wie vor Calais und die Niederlande auf. Die kurze Dauer der lancastrischen Herrschaft gestattete ein allmähliches Anwachsen des französisch-englischen Handelsverkehrs ohnehin nicht.

Für die letzten Jahre liegen nur wenig Nachrichten vor, die

---

[1] Lettres de Louis XI, Nr. 522, 20. Oktober in Tours. Chronique scandaleuse, éd. Godefroy et Lenglet-Dufresnoy 1747, II, S. 85. HUB. X, S. 2.

[2] de la Roncière, a. a. O., II, S. 347. Ordonnances, XVII, S. 161, 334, 495, 522, 576. Pigeonneau, Hist. du commerce de la France, S. 418 und Anm.

einen Verkehr zwischen Hansen und Franzosen bezeugen[1]. Obwohl der Baienhandel nicht ganz unterbrochen wurde, kann er doch wegen der Kriegsgefahr nicht gerade bedeutend gewesen sein. Im Jahre 1470 erst glückte wieder einer größeren Flotte aus der Baie und Brouage die Fahrt nach Danzig[2]. Sie bestand aus holländischen, Kamper und Danziger Schiffen. Die Annäherungsversuche, die im Frühling desselben Jahres von französischer Seite ausgingen, zogen keine wahrnehmbare Belebung des hansisch-französischen Handels nach sich, denn die Fahrt durch den Kanal war in dieser Zeit allzu unsicher. So nahmen im Sommer 1471 spanische und französische Seeräuber zwei hansische Kauffahrteischiffe weg und plünderten sie aus[3].

Auch nach dem Siege der Lancaster bestand keine Aussicht auf größere Sicherheit. Denn Ludwig XI. hielt jetzt die Zeit für günstig, mit Hilfe Warwicks gegen Karl den Kühnen einen entscheidenden Schlag zu führen. Warwick hatte sich bereit erklärt, ein großes Heer über den Kanal zu bringen. Die vereinigte englisch-französische Flotte sollte gegen den Burgunder und seinen Schwager vorgehen. Ludwig XI. ließ an der normannischen Küste die ersten Rüstungen vornehmen. Eine kleine Schar englischer Söldner fiel in das burgundische Land ein. Sie trugen weiße Kreuze und rote Rosen auf ihren Gewändern, um anzudeuten daß Engländer und Franzosen Verbündete seien. Trotz des Widerspruches der englischen Kaufleute in London und Calais folgte bald eine Verstärkung nach.

Ludwig rückte selbst mit gut gerüstetem Heer gegen Burgund vor, wich aber, wie es seine Gewohnheit war, einem Entscheidungskampfe aus. Er tat vielleicht recht daran. Denn die politische Lage hatte sich mittlerweile schon wieder zu seinem Nachteil verändert[4]. Es war König Eduard gelungen, in den burgundischen

[1] HUB. IX, 27. Oktober 1466. R. Damus, Zeitschr. d. westpr. Geschichtsver., Heft 5, S. 27, 28. Ein Danziger Bürger starb in dieser Zeit in Bordeaux.

[2] A. Agats, Baienhandel, S. 94. C. Weinreichs Chronik, hgg. von Hirsch u. Voßberg, Script. rer. Pruss. IV, S. 732.

[3] HR. II, 6 Nr. 470, 476, 607.

[4] Ramsay, a. a. O., II, 364—382. Commines, a. a. O., II, 212. Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis IX, II, l. 3 Kap. 7. Divisie Kroniek von 1517, Kap. 38.

Landen eine starke Flotte zusammen zu bringen. Zum größten Teil waren es sogar hansische Schiffe, die ihn wieder nach England führten[1]. In raschem Siegeslaufe eroberte er Krone und Reich zurück. Sein gefährlichster Gegner, Graf Warwick, verlor in der entscheidenden Schlacht bei Barnett sein Leben.

Zunächst änderte sich nun das Verhältnis zwischen England und der Hanse noch nicht. Eduard IV. begünstigte wie früher die kölnischen Kaufleute. Der hansisch-englische Kaperkrieg dauerte fort und die von der Hanse über England verhängte Handelssperre blieb bestehen. Im Herbst des Jahres 1471 beabsichtigte Danzig den Kaperkrieg gegen England mit noch größerer Entschiedenheit fortzusetzen[2].

In dem Streit der Mächte Frankreich-Lancaster und Burgund-York sollte die burgundisch-englische Allianz den Sieg davontragen[3]. Ludwig XI. sah sich im Oktober gezwungen, mit Burgund einen Waffenstillstand zu schließen. Trotzdem konnte er das Entstehen einer neuen starken Koalition, die wiederum den Herzog von Berri an seine Stelle setzen wollte, dadurch nicht verhindern.

Mit der Störung der politischen Beziehungen zu England ging auch eine Störung der Handelsbeziehungen Hand in Hand. Die französischen Handelsinteressen erlitten empfindlichen Schaden. Die in England ausgestellten kostbaren Erzeugnisse der jungen Industrie Frankreichs fielen zum Teil dem Grafen Warwick in die Hände. Den Rest griffen hansische Auslieger im Kanal auf[4]. Diese machten in den Kämpfen zwischen Frankreich und England mehrfach gute Beute. So nahmen sie einen Gesandten Warwicks an Ludwig gefangen und lieferten ihn Karl dem Kühnen aus[5]. Der Danziger Kapitän Paul Beneke erbeutete zwei große Schiffe, die »Madlene« von Dieppe und den »Schwan« von Caen. In letzterem Schiffe befand sich der Mayor von London[6]. Partei-

---

[1] HR. II, 6 Nr. 434, S. 399 Anm. 1. C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 733. Chr. Gerens Chronik (Bruns, Lüb. Bergenfahrer), S. 359. HUB. X, S. 2, 3. HR. II, 6 Nr. 442.

[2] Vgl. über diese Verhältnisse W. Stein, a. a. O., S. 41. HUB. X, 3 Anm.

[3] W. Stein, a. a. O., S. 42.

[4] Divisie Kroniek, Kap. 30. HUB. IX, Nr. 781 Anm.

[5] C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 733.

[6] HUB. IX, Nr. 784 u. Anm. HR. II, 6 Nr. 476.

gänger Warwicks wurden von den Hansen wiederholt gefangen.

Ohne daß ein Anlaß zu einer Feindschaft zwischen der Hanse und der Bretagne vorhanden war, kamen auch hier von beiden Seiten häufig Übergriffe vor. So nahmen hansische Auslieger im Herbst 1470 vor der niederländischen Küste mehrere bretonische Schiffe weg. Andererseits liegen aber auch Zeugnisse für einen friedlichen Verkehr zwischen Hansen und Bretonen vor. So kauften z. B. hansische Auslieger von ihnen ein französisches Beuteschiff. Im ganzen war das Verhältnis der Hansen zu den bretonischen Untertanen nicht recht klar. In der Absicht. die französische Schiffahrt zu schädigen[1], waren sie sich einig.

Die überlieferten Nachrichten gestatten nicht, ein klares Bild, von den gesamten Erfolgen und Mißerfolgen der hansischen Auslieger im Seekriege gegen Frankreich zu gewinnen. Man darf nicht vergessen, daß keine einheitlich geführte Flotte für die hansischen Interessen kämpfte, sondern daß nur einzelne Kaperschiffe oder eine kleine Anzahl von Schiffen den Krieg gegen Engländer und Franzosen führten. In der Regel wurde nur von städtischen Ausliegern Bericht über ihre Tätigkeit erstattet. Von diesen wissen wir bisweilen Genaueres[2].

Auch die Wirksamkeit der französischen Flotte läßt sich nur undeutlich erkennen. Sie teilte zunächst keine großen Schläge aus und hatte gegen Engländer, Portugiesen und Bretonen nur geringe Erfolge[3]. Obwohl die hansischen Auslieger französischen Untertanen in den letzten Jahren bedeutenden Schaden zugefügt hatten, unternahm doch die französische Flotte, — wir wissen nicht, ob auf Befehl des Königs, — in dieser Zeit nichts gegen sie.

Zusammenstöße zwischen hansischen und burgundischen Seekriegsleuten blieben nicht aus. Die Regierung behandelte die Hansen, deren Hilfe sie sich mehrfach bedient hatte, im Ganzen freundlich. Als Eduard IV. die burgundischen Länder wieder verlassen hatte, verbot der Herzog den Hansen zum zweiten Male den Aufenthalt in seinen Häfen[4].

---

[1] W. Stein, a. a. O., S. 35, 36.
[2] de la Roncière, a. a. O., II, S. 394 u. Anm. 6, 8.
[3] HR. II, 6 Nr. 434.
[4] Vgl. W. Stein, a. a. O., S. 43.

Von Annäherungsversuchen von französischer Seite hören wir im Jahre 1471 noch einmal. Der Admiral von Frankreich gab dem Könige von Polen, und damit indirekt Danzig, die Geneigtheit seiner Regierung kund, mit der Hanse einen Frieden oder Waffenstillstand abzuschließen. Auch Lübeck erhielt von diesem Wunsche Nachricht. Mit dem Kontor scheinen schon vorher Verhandlungen geführt zu sein. Indes sind wir über alle diese Beziehungen nicht genügend unterrichtet. Wir wissen aber, daß Danzig dem französischen Admiral antwortete, es wünsche ebenso wie der König von Polen mit Frankreich im Frieden zu leben. Es erbat sich über den Stand und den weiteren Fortschritt der französischen Frage von Lübeck Nachricht[1]. Seine Rüstungen gegen Frankreich und England schränkte es trotz des Schreibens des Admirals nicht ein.

Kap. 4. Verschärfung der Gegensätze zwischen der Hanse, Frankreich und der Bretagne durch den hansisch-englischen Seekrieg.

Im Jahre 1472 setzten die Hansestädte den Krieg gegen England und Frankreich mit größerer Entschiedenheit fort[2]. Die Hauptsache war für sie der Krieg gegen England; wie die Hanse mit Frankreich durch geringfügige Vorfälle in Kriegszustand geraten war, so behandelte sie diesen Krieg auch nur als eine Nebenaktion.

Dem Beispiele Danzigs folgend, schickten mehrere Hansestädte eine Anzahl städtischer Schiffe auf den Kriegsschauplatz. Hatten sie vorher ihren Kapern freie Hand gelassen, so wünschten sie jetzt selbst die Ehre der Hanse auf dem Kanal zu verteidigen. Im August 1471 segelten zwei Kriegsschiffe Danzigs unter Führung des Ratsherrn Berndt Pawest nach dem Westen. Eins von ihnen war die uns bekannte große französische Karavelle. Obwohl sie der Rat mehrfach den Eigentümern zur Verfügung gestellt hatte, war sie nicht von ihnen abgeholt worden. Nachdem die Pfandgläubiger alles, was sich an dem Schiffe zu Geld machen ließ, veräußert hatten, blieb es fast wrack im Hafen liegen. Im Jahre 1470

[1] HR. II, 6 Nr. 487.

[2] Vgl. zum folgenden W. Stein, Die Hanse und England, S. 43--45, und F. Schulz, Die Hanse und England, S. 120 ff.

beschloß der Rat, das Schiff auf Abbruch zu verkaufen. Trotzdem wurde es als Kriegsschiff wieder ausgebaut. Unter Führung von Berndt Pawest und Paul Beneke erlangte es im Westen mehr durch seinen Ruf als durch seine Tüchtigkeit noch eine gewisse Berühmtheit.

Im Februar 1472 beschlossen auch Lübeck und Hamburg die Ausrüstung mehrerer Kriegsschiffe. Letzteres hatte bereits im Winter vorher einige Schiffe auf den Kriegsschauplatz entsandt. Auch Bremen schickte ein Schiff in die Nordsee. Wir wissen nicht, ob sich noch andere Hansestädte an den Rüstungen gegen Engländer und Franzosen beteiligt haben[2].

Das Verhältnis der Hanse zu der Bretagne war auch jetzt noch nicht recht klar. Pawest bat, als er sich schon auf der Fahrt nach der Nordsee befand, um eine Instruktion, wie er sich den Bretonen und den Spaniern gegenüber verhalten solle. Danzig wies ihn daraufhin an, die Bretonen nicht zu schädigen. Auch Lübeck verbot seinen Kapitänen, sich gegen sie zu wenden, außer wenn sie mit England Verkehr unterhielten. Die Instruktionen Hamburgs kennen wir nicht. Doch berichtet Christian von Geren, die Hamburger seien gegen Engländer und Bretonen in See. Es ist also deutlich wahrzunehmen, daß die Kriegsschiffe der Hansestädte nicht so planlos wie die übrigen Kaperschiffe vorgehen sollten[3]. Mit der Ausdehnung der kriegerischen Maßnahmen auf die Franzosen waren die führenden Hansestädte durchaus einverstanden.

Berndt Pawest unternahm mit dem großen Danziger Kriegsschiff und zwei kleineren Schiffen eine Fahrt im Kanal[4], die neun Wochen dauerte. Sie ging von Dover über Plymouth nach Brest,

---

[1] HUB. IX, Nr. 449, 552, 703. HUB. X, Nr. 111 Anm. HR. II, 6 Nr. 283. C. Weinreichs Chronik, hgg. v. Hirsch u. Voßberg, Script. rer. Pruss. IV, S. 733. R. Damus, Zeitschr. d. westpreuß. Geschichtsvereins, Heft 5, S. 28 u. 29 Anm. 3. Im Jahre 1472 erhob M. Beuff noch einmal seine Ansprüche.

[2] C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 733. Ch. v. Gerens Chronik, a. a. O., S. 57. K. Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, III, S. 50, 71, 93. HUB. X, Nr. 68, 109.

[3] HUB. X, Nr. 109 § 11. HR. II, 6, Nr. 530.

[4] HR. II, 6 Nr. 523, 529, 532, 538, 545, 548, 554—560. HUB. X, Nr. 111 u. Anm.

Camaret und S. Matthieu. Seinen Instruktionen gemäß schonte er die bretonischen Schiffe. Er gestattete auch seinen Begleitern nicht, sie zu kapern. An der Klippe von Le Conquet erbeutete die hansische Flotte ein französisches Schiff. Man richtete es für den eigenen Gebrauch her. In der Baie von Blancsablon verweilten die Hansen einige Tage. Dann verfolgten sie eine englische Flotte, die nach Osten fuhr. Schließlich wurde die große Karavelle leck und konnte nur mit Mühe ins Zwin gebracht werden.

Der Erfolg der ganzen Fahrt war gering. Die englische Küste wurde gut bewacht. Die Schiffe der Engländer brachten sich rechtzeitig in Sicherheit, sobald die hansische Flotte erschien. Man kann sogar sagen, daß der Hanse aus dem Kreuzen ihrer Flotte auf dem Kanal mehr Schaden als Vorteil erwuchs. Zunächst war das große Kriegsschiff der Danziger für eine lange Zeit nicht mehr aktionsfähig. Dann aber zog das Erscheinen der hansischen Flotte eine weit größere Macht sowohl der Franzosen als auch der Engländer auf den Kriegsschauplatz.

Mit ungefähr vier großen Kriegsschiffen und einer Anzahl kleinerer Schiffe erschienen die Franzosen vor der flandrischen Küste. Die »Columbe« und »Krake« galten als besonders gut ausgerüstet[1]. Da die Danziger Karavelle nicht mehr gegen sie geführt werden konnte, war die französische Flotte von vornherein als überlegen zu fürchten.

Die Ausbesserungsarbeiten an dem Danziger Schiff schritten sehr langsam vorwärts. Der Befehlshaber war nicht imstande, das Schiffsvolk im Zaume zu halten. Er bot dem erprobten Paul Beneke, der als kühner Seemann bekannt war, die Führung an. Auch die übrigen Danziger Schiffer konnten nicht wagen, gegen die Franzosen zu gehen. Mehrere von ihnen, die sich an bretonischen Untertanen vergriffen hatten, wurden außerdem noch von der burgundischen Regierung, die ihren Verbündeten beistand, verfolgt. Sie setzte einen von ihnen, Jakob Heyne, gefangen.

Den städtischen Ausliegern war es nicht möglich, tatkräftig die Offensive zu ergreifen. Man konnte nicht immer genau erkennen, ob die Kauffahrteischiffe, die man kaperte, auch wirklich den Gegnern

---

[1] Vgl. De la Roncière, Hist. de la marine Française II, 352 ff. Divisie Kroniek von 1517, Kap. 40, 41.

angehörten. Nicht ohne Ingrimm schrieb Pawest an Danzig: »Nimmt man einem Engländer was, so wird behauptet, sein Gut gehöre nach Flandern oder Seeland. Nimmt man einem Franzosen etwas, so finden sie Rat, daß Bretonen Ersatzansprüche erheben«. Alle diese Mißstände, dazu andauernder Geldmangel lähmten die Kraft der Danziger Flotte.

Noch schlimmer erging es den Bremern. Wie Seeräuber gingen sie eine zeitlang gegen Portugiesen und Niederländer vor. Schließlich trieben sie schiffbrüchig an die holländische und seeländische Küste und büßten ihre Übergriffe auf burgundische Schiffe unter dem Beile des Henkers[1].

Größere Kämpfe fanden in diesem Sommer wiederholt statt. Eine starke französische Flotte lag unter Führung Casanovas vor der niederländischen Küste. Ihre Hauptaufgabe bestand auch jetzt darin, eine Überfahrt englischer Truppen nach Frankreich zu verhindern. Ferner sollte sie eine Vereinigung der burgundisch-englischen Streitkräfte auf dem Kanal zu vereiteln suchen.

Denn seit Ende Mai spielten sich in Frankreich wieder äußerst blutige Kämpfe ab. Karl von Berri war plötzlich gestorben. Der Herzog von Burgund erhob nun gegen Ludwig die Anklage des Brudermordes und fiel mit großer Truppenmacht in das französische Reich ein. Er führte den Krieg mit unerhörter Grausamkeit. Auch der Herzog von Bretagne stand auf seiner Seite. Er erkannte damals wieder Eduard IV. als französischen König an. Englische Truppen sollten dessen Ansprüche auf die Krone Frankreichs durchsetzen. Die Lage Ludwigs war also wieder sehr bedenklich. Unter Führung des Grafen Armagnac befanden sich auch die südlichen Provinzen Frankreichs im Aufstande. Aber Ludwig wandte seine mehrfach bewährte Taktik an und hinderte rechtzeitig die Vereinigung seiner Gegner. Mit dem Herzoge von Burgund schloß er einen Waffenstillstand, der am 15. April 1473 unterzeichnet wurde. Nun traten die englischen Hilfstruppen, die Ludwig besonders fürchtete, nicht mehr in Tätigkeit[2].

Der Vizeadmiral Casanova hatte mit seiner Flotte das Erscheinen der Engländer nicht verhindern können. Durch die Be-

---

[1] HUB. X, Nr. 100, 119, 133.

[2] Th. Basin, a. a. O., II, l. 4 Kap. 1—2. Commines, Mémoires, éd. Mandrot, l. 3 Kap. 10, 11; l. 4 Kap. 1. HR. II, 6 Nr. 594.

unruhigung der feindlichen Seemacht erreichte er aber trotzdem einige Erfolge. Er kreuzte auf dem Kanal und erschien mit 18 Schiffen Mitte Juni in der Nähe von Nieuport[1]. Kurz darauf stieß er in der Straße von Calais auf eine lübische Flotte von sechs Segeln. Diese nahm am 21. Juni, einem Sonntage, den Kampf gegen die Übermacht auf. Vom Mittage bis gegen Sonnenuntergang wechselte man Schüsse. Auf beiden Seiten waren die Verluste nur gering. Die lübischen Streitkräfte mußten sich schließlich in die Wielinge zurückziehen[2].

Die französische Flotte erhielt nach diesen Erfolgen noch eine Verstärkung von elf Schiffen. Sie beherrschte nun völlig den Kanal. Eine flandrische Baienflotte von neun Segeln fiel dem Vizeadmiral Casanova damals in die Hände.

Auf dem Kanal war in dieser Zeit ein Handelsverkehr nicht möglich. Eine große Anzahl von deutschen Kaufleuten sah sich gezwungen, im Zwin zu bleiben. Sie beabsichtigten, selbst ein Schiff gegen die Franzosen auszurüsten. Auch das Kontor zu Brügge erklärte sich bereit, ein Kriegsschiff mit 200 Mann Besatzung in See stechen zu lassen. Man hoffte auf Hilfe aus Seeland.

Die hansischen Streitkräfte waren noch immer nicht stark genug zu einem entscheidenden Schlage gegen die Franzosen. Die große Karavelle gewann zwar im Juni ihre Seetüchtigkeit wieder, aber das angeworbene Schiffsvolk scheute den Kampf. Es gelang auch dem Kapitän Paul Beneke, mit dem Pawest den Befehl teilte, nicht, sie zu ermutigen. Weder Versprechungen noch Drohungen hatten Erfolg. Verzweifelt schrieb Berndt Pawest an Danzig: »Gott sende uns Frieden, mit unserem Volke ist keine Ehre zu erlangen«. Es war nicht einmal möglich, die Mannschaft zusammen zu halten[3].

Als am 8. Juli eine englische Flotte in einer Stärke von 23 Segeln erschien, zogen sich die Franzosen an die normannische

[1] HR. II, 6 Nr. 553 f., 560. C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 734.

[2] Die Franzosen hatten nach Weinreichs Bericht 12 Tote; auf hansischer Seite wurde ein Mann verwundet.

[3] Über ein Gefecht zwischen einer hansischen und englischen Flotte Anfang April vgl. HUB. X, Nr. 111, 173 Anm.; Nr. 173 § 5. De la Roncière, a. a. O., II, 354. C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 735. HUB. X, Nr. 133 Anm. HR. II, 6 Nr. 555.

Küste zurück. Denn die Gefahr war groß, jetzt von der vereinigten englisch-burgundischen Flotte erdrückt zu werden. Der Bastard Paul von Veere befehligte die Seemacht des Herzogs von Burgund. Er hatte den Franzosen bisher weder Schaden zufügen, noch die Wegnahme einer holländischen Flotte und einer Anzahl Fischerboote hindern können.

Das Erscheinen der Engländer unter Befehl Lord Howards brachte eine bedeutende Wendung zugunsten der burgundischen Flotte hervor. Die Engländer nahmen den Franzosen auf der Verfolgung ein Schiff ab. Dann kehrten sie nach Calais zurück.

Mittlerweile hatten hansische Auslieger ein englisches Schiff, in dem sich der Sohn des Gouverneurs von Calais befand, erbeutet. Lord Howard ging alsbald gegen sie vor. Am 19. Juli nahm er in der Nähe von Vlissingen mit Hilfe der Seeländer die ganze lübische Flotte weg. Die Engländer hielten sich danach noch einige Zeit vor der niederländischen Küste auf; sie versuchten jedoch vergeblich, die große Danziger Karavelle zu erbeuten.

Mit der Vernichtung eines Hauptteils der hansischen Seemacht, der lübischen Flotte, war die Aussicht, mit den Waffen noch Erfolge zu erreichen, für die Hansen völlig geschwunden. In dem Kampfe gegen Franzosen und Bretonen hatten sie nur recht mäßige Erfolge erzielt. So hatte der hamburgische Auslieger Potthorst mehrere bretonische Schiffe aufgreifen können; ferner waren den Hamburgern einige englische, irländische und spanische Schiffe in die Hände gefallen. Die Danziger hatten seit der Fahrt durch den Kanal überhaupt keine Erfolge mehr aufzuweisen. Sie geleiteten im Herbst eine Handelsflotte aus dem Zwin nach der Elbe. Durch die Schuld eines Steuermanns verlor Paul Beneke noch ein Schiff[1].

Im nächsten Jahre setzten die Städte infolge ihrer großen Verluste den Krieg gegen Engländer und Franzosen mit städtischen Schiffen nicht mehr fort. Auf eigene Gefahr blieben noch eine Anzahl hansischer Kaper in See. Es gelang Paul Beneke im April 1473 eine reichbeladene Galeide des Florentiners Portunari zu erbeuten, eine Tat, die ihm viel Ruhm eintrug. Nur die Hamburger führten die Fehde noch eine Zeit lang mit Kriegsschiffen, die der Stadt gehörten[2].

[1] HR. II, 6 Nr. 557—559.

[2] C. Weinreichs Chronik, a. a. O., S. 734, 735. HUB. X, Nr. 68

Die Franzosen verschwanden im Jahre 1473 noch nicht vom Kanal. Mitte März warnte das Kontor zu Brügge vor ihnen. In der Bretagne blieben die Repressalmandate, die der Herzog wegen der Übergriffe hansischer Auslieger gegeben hatte, noch eine Weile in Kraft[1].

Es ist nicht unwahrscheinlich, daß im Jahre 1473 wieder ein geringer hansischer Verkehr im Kanal stattfand. Bis zu den niederländischen Häfen war die Fahrt recht wohl möglich. Weiter nach dem Westen hin nahm allerdings die Unsicherheit zu[2].

Obwohl die Kölner nicht am Kriege teilnahmen, hatten gerade sie durch seine Begleiterscheinungen zu leiden. Sie wurden von den Ausliegern aller Nationen geschädigt. Man setzte in Paris Kölner Kaufleute unter dem Verdacht, den Burgundern Waffen zugeführt zu haben, gefangen und belegte ihre Waren mit Beschlag. Vergeblich verwandte sich Köln bei dem Könige für seine Bürger[3]. Die Fahrt zur Baie wurde in diesen unruhigen Zeiten nicht ganz aufgegeben, sie brachte aber den Kaufleuten bei der Wachsamkeit der auf dem Kanal befindlichen Flotten keinen Gewinn[4].

Kap. 5. Der Friede von Utrecht und seine Bedeutung für das Verhältnis der Hanse zu Frankreich und zur Bretagne.

Die Kämpfe der Jahre 1471 und 1472 brachten keiner Partei einen wirklich entscheidenden Sieg[5]. Man verstand nicht, gelegentliche Hauptschläge mit dem nötigen Nachdruck auszunützen. Vor allem hatte die Hanse in ihrer Kriegführung wenig Erfolg. Das

Anm., 166. HR. II, 7 Nr. 35 § 23. HUB. X, Nr. 218 Anm. Hamb. Kämmereirechn. III., S. 103, 104, 116, 118, 127. Vgl. Meltzing, Thommaso Portunari und sein Konflikt mit der Hanse, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1906. G. v. d. Ropp, Zur Geschichte des Alaunhandels im 15. Jahrhundert, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1900.

[1] De la Roncière, a. a. O., II, 356. HR. II, 6 Nr. 650.

[2] Aus persönlichen Gründen hinderte der Kämmerer Razo de Linter den Handelsverkehr der Kölner nach Frankreich. Köln beklagte sich deshalb bei Ludwig XI. HUB. X, Nr. 169 u. Anm. 1.

[3] HUB. X, Nr. 21, 32, 41, 69, 70, 87, 101—103, 120, 156, 157, 160.

[4] Vgl. A. Agats, Baienhandel, S. 94. HR. II, 6 Nr. 596 § 30. Hier fehlt die Angabe, in welcher Zeit die Baienfahrten stattfanden.

[5] Zum folgenden vgl. W. Stein, Die Hanse und England, 44—51, und F. Schulz, Die Hanse und England, S. 122 ff.

Fehlen einer einheitlichen Leitung und die Führung des Krieges durch Kaperschiffe trugen daran die meiste Schuld. Wenn Engländer und Franzosen mehr Glück im Kriege hatten, so lag das daran, daß sie ihre Streitkräfte unter einheitlichem Befehl verwenden konnten. Außerdem hatten beide eine geeignete Operationsbasis, die den Hansen fast völlig fehlte.

Alle am Kriege beteiligten Mächte erlitten neben anderen Schäden eine starke Beeinträchtigung ihres Wirtschaftslebens. Durch die Entfaltung der Seemacht verschiedener Nationen auf dem Kanal, hauptsächlich aber durch das Unwesen der Piraten war auch der neutrale Handel lahm gelegt worden. Besonders die Niederländer empfanden in hohem Grade die Schädigung ihres Handels, von dem zu einem großen Teil das Wohl ihres Landes abhing. Karl der Kühne wünschte im Interesse seiner Kaufleute zuerst wieder das Eintreten friedlicher Zustände.

Nach einigen vergeblichen Vermittlungsversuchen zwischen England und der Hanse [1] glückte es ihm, beide Gegner Ende Juni zum Abschluß eines vorläufigen Waffenstillstandes zu bewegen. Eine endgültige Beilegung des Streites sollte der Friedenskongreß zu Utrecht bringen.

Auch die Herrscher von Frankreich und Bretagne wünschten, hauptsächlich aus handelspolitischen Gründen, ein Aufhören des Krieges und die Herstellung friedlicher Verhältnisse.

Die Bemühungen der französischen Regierung, mit der Hanse einen Frieden oder Waffenstillstand abzuschließen, hatten in den letzten Jahren nie ganz aufgehört, so abwehrend und abwartend sich auch die Hanse verhielt. Auf der Versammlung zu Lübeck im Mai 1472 beschäftigten sich die Ratssendeboten wieder eingehender mit der französischen Frage. Lübeck sandte ein Schreiben des polnischen Königs, welches das Friedensangebot vom Winter des vorigen Jahres betraf, an den Admiral von Frankreich. Es ist jedoch nicht bekannt, wie sich der König von Polen jetzt dazu äußerte.

Christian von Dänemark übermittelte nun den Hansestädten ein neues Anerbieten der französischen Regierung. Ein schottischer Gesandter hatte ihn von der Bereitwilligkeit Ludwigs XI., der

---

[1] HR. II, 6 Nr. 486.

Hanse einen Waffenstillstand bis zum September des Jahres 1473 zu gewähren, unterrichtet. Auf den Wunsch Ludwigs sollten die Könige von Schottland und Dänemark den hansisch-französischen Konflikt als Schiedsrichter beizulegen versuchen. Der Waffenstillstand zwischen Frankreich und der Hanse, den Christian von Dänemark als Bevollmächtigter des französischen Königs noch verlängern durfte, sollte beginnen, sobald König Ludwig von der Annahme seines Angebots benachrichtigt sei[1].

Die hansischen Ratssendeboten zeigten sich nicht abgeneigt, den Waffenstillstand anzunehmen. Sie beanstandeten nur seine Kürze und meinten, ein Jahr wäre mit Rücksicht auf die politische Lage zu wenig. Sie wünschten ihn vielmehr auf zehn bis zwölf Jahre ausgedehnt zu sehen. Sobald der französische König dieser Forderung zugestimmt habe, solle der Waffenstillstand auf dem Lande beginnen; auf der See jedoch erst zu Weihnachten, weil die hansischen Auslieger nicht eher heimkehren würden. Soweit wir wissen, erhielten Danzig, Rostock und Kampen Mitteilung von diesen Beschlüssen. Darauf erklärte Kampen ganz unbestimmt, es wolle sich »gebührlich verhalten«[2].

Durch diese diplomatischen Schritte wurden die kriegerischen Vorgänge auf dem Kanal in keiner Weise betroffen. Gerade in derselben Zeit gerieten die hansische und französische Seemacht, wie oben ausgeführt, hart aneinander. Auch auf der nächsten Lübecker Tagfahrt, die mehr als einen Monat später stattfand bemerkt man keine Beeinflussung der kriegerischen Ereignisse durch die Tätigkeit der Ratssendeboten. Selbst ein Brief des Kontorsekretärs Goswin von Koesfeld an den Lübecker Bürgermeister Kastorp beschäftigt sich nur mit den innerpolitischen Vorgängen in Frankreich[3].

Über das Verhältnis der Hanse zu Frankreich wurde Anfang Juli in Lübeck nochmals beraten. Der Sekretär des Brügger Kontors Nikolaus Cunonis teilte mit, daß das Schreiben des polnischen Königs an den Admiral von Frankreich in Brügge französischen Gesandten übergeben sei. Von weiteren Verhandlungen des Kontors mit den Gesandten verlautet dabei nichts. Nach diesen

---

[1] HR. II, 6 Nr. 574—579.

[2] HR. II, 6 Nr. 594.

[3] HR. II, 6 Nr. 596 § 9, § 30; Nr. 597, 607, 623.

Mitteilungen des Sekretärs ließen die hansischen Ratssendeboten die Korrespondenz mit dem Dänenkönig wiederum verlesen. Sie beschlossen, erst die Antwort Ludwigs, den Christian von Dänemark über das Verhalten der Hanse zu seinen Anerbietungen benachrichtigt hatte, abzuwarten und danach weitere Entscheidungen zu treffen. Ende Juli gab Christian, der aus politischen Gründen eine Annäherung an die Hanse suchte, noch einmal das Versprechen, im hansischen Interesse bei dem französischen Könige vermitteln zu wollen. Bei den Verhandlungen, die wegen einer Heirat zwischen seinem Sohn Johann mit einer Tochter Ludwigs geführt wurden, konnten die hansischen Wünsche leicht von den dänischen Gesandten vorgebracht werden[1].

Auf diesem indirekten Wege kam man nur langsam zum Ziele. Mitte April des Jahres 1473 wußte das Kontor noch nichts Genaueres über den Stand der französischen Frage. Es riet jedoch, die nach Utrecht reisenden hansischen Abgeordneten mit genügender Vollmacht auch für den Abschluß eines Friedens mit Frankreich zu versehen[2].

Auf dem Kongreß zu Utrecht gedachten die hansischen Politiker mit allen Nationen wieder in friedliche Beziehungen zu treten. Man wollte jetzt ganz neue Grundlagen für das Verhältnis der Hanse zu den fremden Staaten schaffen. In erster Linie sollte natürlich eine Einigung mit England erzielt werden. Durch kluges Entgegenkommen errangen sowohl die Hanse als auch England genügende Vorteile. Der Friede wurde gesichert. Auf die Verhandlungen des Utrechter Kongreßes kann hier, soweit England und Burgund in Betracht kommen, nicht weiter eingegangen werden. Nur soweit die Utrechter Beratungen auch zur Klärung des Verhältnisses der Hanse zu Frankreich und zur Bretagne beitrugen, sind sie in diesem Zusammenhange wichtig.

Die Beilegung der Konflikte mit Frankreich und der Bretagne konnte von vornherein keine großen Schwierigkeiten machen. Aus geringfügigen Ursachen waren die Feindseligkeiten entstanden. Durch die allgemeine politische Lage der Westmächte zueinander, durch den hansisch-englischen Seekrieg, den Kampf der eng-

---

[1] HR. II, 6 Nr. 652.

[2] Im November 1472; 18. April 1473.

lischen Parteien, die Einmischung von Frankreich und Burgund in diese Kämpfe und nicht zum wenigsten durch die Übergriffe der beutelustigen Kaper war der französisch-hansische Konflikt verschärft worden. Eine Beilegung der Streitfälle auf diplomatischem Wege scheiterte hauptsächlich wegen der Rücksicht, die von hansischer Seite auf den Herzog von Burgund zu nehmen war. Da Frankreich sich mit seinen Gegnern erst vor kurzem wieder geeinigt hatte[1], war die Gelegenheit, mit Frankreich von neuem in ein friedliches Verhältnis zu kommen, recht günstig.

Durch die Unvorsichtigkeit ihrer Kaper war die Hanse mit der Bretagne, ohne daß ein tieferer Grund für eine Feindschaft vorlag, in feindlichen Gegensatz geraten. Es stand zu hoffen, daß auf dem Tage zu Utrecht auch mit dem Herzog Franz II. leicht Frieden geschlossen werden könnte. Bereits seit Mitte April schonten die bretonischen Kriegsschiffe auf Befehl des Herzogs die Hansen. Sofort nach Bekanntwerden ihrer friedlichen Absichten hob er die Repressalmandate auf. Nichtsdestoweniger war den bretonischen Ausliegern gegenüber noch Vorsicht nötig[2].

Die Hansestädte statteten auf den Wunsch des Brügger Kontors ihre Gesandten mit Vollmachten auch zur Verhandlung mit bretonischen Gesandten aus. Soweit die Zeugnisse vorliegen, gaben Rostock, Elbing, Kampen, Stralsund, Wismar, Lüneburg und Danzig den Wunsch zu erkennen, mit der Bretagne zu Utrecht einen festen Frieden abzuschließen. Die übrigen Hansestädte äußerten keine Bedenken dagegen[3]. So gab denn Lübeck im Namen der Hansestädte Vollmacht zum Abschluß eines Friedens oder eines Waffenstillstandes auf zehn Jahre oder länger. Wenn nötig, sollte zur Regelung der vorliegenden Ersatzansprüche eine besondere Tagfahrt angesetzt werden[4].

Der hansisch-bretonische Handelsverkehr wurde bereits im April 1473 durch ein Geleitsprivileg des Herzogs auf ein Jahr freigegeben[5].

---

[1] HR. II, 6 Nr. 639, 644, 650, 652.

[2] HR. II, 7 Nr. 3, 4, 17.

[3] HUB. X, Nr. 247.

[4] HUB. X, Nr. 205 u. Anm.; Nr. 322.

[5] HR. II, 7 Nr. 34 §§ 132—135, 139, 148. HR. II, 7 Nr. 35 § 31; Nr. 108, 109; Nr. 138 §§ 148, 153. HR. II, 7 Nr. 139 § 51; Nr. 165, 237, 238, 239, 241, 243, 249, 250, 252, 338.

Bei dieser günstigen Lage war es nicht schwer, die Verhandlungen zu einem guten Ende zu führen. Ein Gesandter Franz II. erschien in Brügge und scheint sich mit den Älterleuten des Kontors besprochen zu haben. Anfang September traf er dann in Utrecht ein.

Mittlerweile hatten sich bereits die Vertreter der burgundischen Regierung im Interesse des Herzogs Franz, der mit Karl dem Kühnen verbündet war, bei den hansischen Gesandten verwandt. Diese wollten indes die burgundischen und bretonischen Angelegenheiten nicht zusammen behandeln. Sie wünschten mit der Bretagne allein abzuschließen und wiesen eine Verknüpfung burgundischer und bretonischer Interessen schließlich scharf zurück.

Die Gesandten des Herzogs von Bretagne und die Vertreter der Hansestädte versuchten zunächst die beiderseitigen Ersatzansprüche zu regeln und bemühten sich, die Schuldfrage zu klären. Da beide Teile leugneten, einen Anlaß zum Friedensbruche gegeben zu haben, betraute man eine Kommission mit der Untersuchung dieser Angelegenheit. Man kam zu keinem Ergebnis. Daher baten die hansischen Gesandten um Gewährung eines mehrjährigen Waffenstillstandes. In der Zwischenzeit sollten die Nachforschungen, welchem Teile die Schuld beizumessen sei, fortgesetzt werden. Zur Erteilung eines Waffenstillstandes hatte aber der bretonische Gesandte von seiner Regierung keine Vollmacht. Doch ließ er sich bereit finden, die Verhandlungen bis Ende November aufzuschieben. Er ließ durchblicken, daß die Hanse nur nach Abschluß eines Friedens mit Burgund auf einen Frieden mit der Bretagne rechnen könne.

In der Erwartung, daß die Räte des Herzogs Karl die bretonischen Interessen mit verfolgen würden, beschickte Herzog Franz den angesetzten Termin, der inzwischen bis zum Februar des nächsten Jahres verschoben worden war, nicht. Der Herzog hatte aber das Geleit für die Hansen im Januar wieder verlängert. Da die bretonische Regierung noch immer auf die Erledigung ihrer eigenen Angelegenheiten durch die burgundischen Räte hoffte, erwies es sich als nötig, der Bretagne mitzuteilen, daß ihre Voraussetzung nicht stimme. Man sei auf hansischer Seite nicht geneigt, die bretonischen und burgundischen Angelegenheiten einheitlich zu behandeln. Jetzt kam ein Einvernehmen schneller zustande. Im Juli 1474 verlängerte Herzog Franz das Geleit für die hansi-

schen Kaufleute bis Weihnachten des nächsten Jahres. Er verbot jegliche Belästigung der in der Bretagne verkehrenden Kaufleute. Vor Ablauf des Geleitsprivilegs, das auf Gegenseitigkeit ausgestellt war, sollten neue Schadenersatzverhandlungen stattfinden.

Die Erteilung dieses Schutzbriefes war um so mehr anzuerkennen, als Lübeck die Gegenurkunde des letzten Geleitsprivilegs noch nicht eingesandt hatte. Ferner störten hansische Kaperschiffe gegen den Willen der Städte den bretonischen Handel noch immer empfindlich. Das Kontor riet, jede Gemeinschaft mit den Ausliegern und die Verantwortung für ihr Treiben der bretonischen Regierung gegenüber abzulehnen. Diesen Rat befolgte Lübeck denn auch.

Unter dem Schutze des Geleits nahm der Verkehr hansischer Kaufleute in der Bretagne rasch wieder an Umfang zu. Der Rat des Herzogs betonte ausdrücklich, daß die Danziger in der Baie gut behandelt würden [1]. Auch in den folgenden Jahren verkehrten viele Hansen an der bretonischen Westküste. Der bekannte Paul Beneke hielt sich im Sommer 1475 in diesen Gegenden auf [2].

Ohne große Schwierigkeit erlangte die Hanse in dieser Zeit auch von der französischen Regierung einen Waffenstillstand. Die Vermittlung des Dänenkönigs hatte ihr die Wege geebnet. Im April 1473 riet das Kontor, die Hansestädte möchten ihre Vertreter auch für Verhandlungen mit Frankreich bevollmächtigen. Eine ganze Reihe von Städten folgte diesem Rate. Doch erwies sich die Ausstellung von Vollmachten als zwecklos. Denn da zwischen Burgund und Frankreich noch immer eine starke feindselige Spannung bestand, konnte kein französischer Gesandter wagen, in Utrecht zu erscheinen. Auch den Hansen mochte es nicht gerade angenehm sein, unter diesen Umständen mit den Franzosen in Utrecht zu verhandeln. Sie sandten daher zwei Kapitäne, Jakob Voß und Nikolaus Weddir, auf einem hamburgischen Schiffe nach Frankreich. Die hansischen Politiker konnten diesen Schritt um so eher wagen, als sie bereits von einem bevor-

---

[1] HUB. X, Nr. 441.

[2] Vgl. A. Agats, Baienhandel, S. 95/96. HUB. X, S. XIV. V. Lauffer, Danzigs Schiffs- u. Warenverkehr am Ende des 15. Jahrh., Zeitschr. d. westpr. Gesch.-Vereins, Heft 33, S. 8. W. Stieda, Schifffahrtsregister, Hans. Geschichtsbl. J. 1884.

stehenden Waffenstillstande zwischen Frankreich, England, Burgund und Bretagne unterrichtet waren. Das Kontor bemerkte zu dieser Nachricht, daß nach einem Gerücht nur auf Grund freien Geleites ein Handelsverkehr stattfinden solle. Um für sich diese Sicherheit zu gewinnen, sandte die Hanse ihre Gesandten an den König[1].

Im Sommer 1473 waren, wie schon erwähnt, die französischen Auslieger noch nicht vom Kanal verschwunden. Nach einem Bericht des Kontors befanden sich 15 oder 16 kleinere Schiffe und mehrere große Kriegsschiffe auf dem Meere. Die Älterleute rieten, die hansischen Schiffe bewaffnen zu lassen. Zusammenstöße scheinen indes nicht vorgekommen zu sein, wenigstens fehlen uns jegliche Nachrichten dieser Art[2].

Ludwig XI. weilte im Sommer 1473 auf dem Mont-S.-Michel. Dort empfing er die beiden hansischen Gesandten mit großer Freundlichkeit und erwies ihnen hohe Ehre. Am 25. August gewährte er der Hanse einen Waffenstillstand auf die Dauer von zehn Jahren. Binnen dieser Zeit sollte eine hansische Gesandtschaft zum Abschluß eines festen Friedens erscheinen. Bis dahin sollten alle gegenseitigen Ansprüche ruhen. Eine zufällige Verletzung des Waffenstillstandes sollte seine Gültigkeit nicht beeinträchtigen. Ludwig erlaubte den Hansen, in Frankreich in derselben Weise Handel zu treiben, wie er den Franzosen im hansischen Verkehrsgebiet gestattet sei. Er sicherte ihnen den Genuß ihrer Privilegien und gab das Versprechen, sie zu bestätigen und zu erweitern. Den Beamten machte er die Beobachtung und den Schutz des Waffenstillstandes, der sofort auf königlichen Befehl in allen Häfen verkündigt wurde, zur Pflicht[3].

Mit größter Offenheit äußerte sich der König in einem Schreiben an die hansischen Gesandten in Utrecht über die Gründe, die ihn bewogen, den Hansen seine Gunst zu gewähren. Der Hauptgrund für seine Zugeständnisse war sein Gegensatz zu England[4]. Er beherrschte seine ganze Politik. Obwohl Karl der Kühne nicht

---

[1] HR. II, 6 Nr. 650, 652. HR. II, 7 Nr. 138 § 148; Nr. 34 § 148.

[2] HR. II, 6 Nr. 650, 652.

[3] HR. II, 7 Nr. 45, 47. HUB. X, Nr. 236.

[4] HR. II, 7 Nr. 47: »ad quod his potissimum rationibus ducebamur, quod Anglicos communes habemus et inveteratos inimicos, quodque inter nos et vos occasio penitus nulla est aut querella«.

genannt wurde, war doch neben dem Gegensatz zu dem englischen Reiche auch sein Verhältnis zu Burgund die Ursache für seine günstige Gesinnung den Hansen gegenüber.

Der französische Waffenstillstand mit Burgund und England hatte nur das Aufhören der offenen Feindseligkeiten zur Folge. Die prinzipielle Stellung Ludwigs zu den beiden verbündeten Herrschern änderte sich dadurch nicht.

Als zweiten Grund für sein Entgegenkommen gab der König das Fehlen von schwerwiegenden Streitpunkten an. Er hatte damit unzweifelhaft recht. In seinem verbindlichen Schreiben ließ er freilich alle die mannigfaltigen, kleineren und größeren Beschädigungen der letzten Jahre, die sich in der hansisch-französischen Fehde ergeben hatten, völlig unberücksichtigt.

In Übereinstimmung mit seiner gewohnten Politik, Karl den Kühnen zu isolieren[1], wollte er die Hanse von der Seite Burgunds entfernen. Wenn er auch nicht an eine direkte Hilfe dachte, so konnte ihm doch schon eine vollkommene Neutralität der Hanse nützen. Die Äußerung, ein künftiges Privileg für die Hanse mit zeitgemäßen Klauseln auszustatten, läßt auf die Absicht des Königs schließen, die Hanse zu politischen Zwecken zu verwenden[2]. Bei der Gewährung des Waffenstillstandes für die Hanse sind schließlich auch handelspolitische Gründe maßgebend gewesen. Der König hoffte den Handelsverkehr der Hansen, wenn auch nur zu einem ansehnlichen Teile, von den Niederlanden, nach Frankreich ablenken zu können.

Ludwig XI. ersuchte die Hansen, das Privileg zurück zu senden, falls sie nicht auf den Waffenstillstand eingehen könnten, und ihren Entschluß mitzuteilen, bevor wieder feindliche Maßnahmen genommen würden.

Auf die hansischen Politiker machte die Haltung Ludwigs großen Eindruck. Besonders seine Freigebigkeit wurde gerühmt. Er hatte die Gesandten mit goldenen Ketten beschenkt und ihr Schiff für die Rückreise wieder reich verproviantieren lassen[3].

Die beiden Kapitäne gingen nach Utrecht zu den hansischen

[1] Vgl. Lettres de Louis XI, Nr. 752.

[2] HR. II, 7 Nr. 47: »Clausulas illas addere, que pro rerum et temporum oportunitate necessaria videbuntur«. HR. II, 7 Nr. 353.

[3] HR. II, 7 Nr. 51, 55.

Deputierten und überbrachten die Briefe des Königs. Die Tatsache, daß der Waffenstillstand mit Frankreich so rasch zustande gekommen war, übte auf die mit den Hansen verhandelnden Parteien eine starke Wirkung aus[1]. Auf englischer und burgundischer Seite glaubte man im ersten Augenblick, der französische König wolle durch seine Abmachungen mit der Hanse nur die Friedensverhandlungen der übrigen Parteien stören und einen Ausgleich hintertreiben. Vor allen Dingen aber waren sie besorgt, daß die Hansen ihre Bedingungen sofort höher schrauben würden. Die Klärung des hansisch-französischen Verhältnisses hatte die Wirkung, daß beide Parteien, Engländer und Burgunder, ihre Anstrengungen verdoppelten, um die Verhandlungen rasch zu Ende zu führen. In einer Reihe von Streitpunkten kamen sie den Hansen soweit entgegen, daß eine Einigung erzielt werden konnte.

Wie in Utrecht und den burgundischen Ländern, so erregte auch in London und in ganz England die Kunde von dem Abschluß eines Waffenstillstandes zwischen der Hanse und Frankreich große Bestürzung. Man fürchtete auch hier eine Ablenkung des hansischen Verkehrs nach Frankreich und den Abbruch der Utrechter Friedensverhandlungen, denen alle Stände Englands großes Interesse entgegen brachten. Denn der hansisch-englische Seekrieg und die Handelssperre hatten den Wert des hansischen Verkehrs für die Wirtschaftspolitik Englands zur Genüge klar werden lassen[2].

Die hansischen Politiker zögerten nicht, dem französischen Waffenstillstande zuzustimmen. Schon im Dezember transsumierte ihn Lübeck, um ihn noch bei der Wiederaufnahme der Utrechter Verhandlungen im nächsten Frühjahr verwenden zu können[3]. Ablehnende Äußerungen der Hansestädte sind nicht bekannt. Wir wissen auch nicht, wie weit Hamburg und Lübeck zu Anfang des Jahres 1474 Vereinbarungen über den Waffenstillstand trafen. Aus einer kurzen Notiz der Hamburger Kämmereirechnungen ist nicht zu ersehen, ob der 25 Wochen währende Aufenthalt von

---

[1] Vgl. den Brief Wanmates aus London vom 12. November 1473. HR. II, 7 Nr. 103.

[2] HR. II, 7 Nr. 103. Wanmate schrieb, die Engländer wollen den Kaufmann wieder haben, »umme horer nerynge willen«.

[3] HUB. X, Nr. 251 u. Anm. 3.

zwei Franzosen in Hamburg mit dem Waffenstillstande in irgendwelcher Beziehung stand.

Auf dem Hansetage zu Lübeck, der sich im April 1474 mit den Ergebnissen des Utrechter Friedenskongresses beschäftigte, wurde die Urkunde über den französischen Waffenstillstand verlesen. Man scheint keine weitere Besprechung daran angeknüpft zu haben und stimmte der Ausstellung einer Gegenurkunde für Frankreich zu. Auch für die bretonische Regierung fertigte man eine Gegenurkunde ihres Geleitbriefes aus. Ludwig XI. erhielt von den zu Lübeck versammelten Ratssendeboten ein Dankschreiben[1].

Schon im Juli erinnerte das Kontor daran, eine hansische Gesandtschaft zum Abschlusse eines festen Friedens nach Frankreich zu schicken. Aus Rücksicht auf Karl den Kühnen wagte man allerdings in dieser Zeit nicht, mit Frankreich weitere diplomatische Verhandlungen zu führen. Die Älterleute getrauten sich nicht einmal, die Gegenurkunde auf dem Landwege an den französischen Hof zu senden. Auf ihren Wunsch schickte Lübeck ein Duplikat, jedenfalls durch Jakob Voß, auf dem Seewege nach Frankreich. Der Ausbruch des französisch-burgundischen Krieges erklärt die Haltung des Kontors zur Genüge[2].

Der französische Waffenstillstand kam zunächst im wesentlichen nur als Vorläufer für einen späteren Friedensvertrag in Betracht. Trotzdem hatte er sofort die Wirkung, daß der hansische Handel, dem auch von den anderen Mächten die nötige Sicherheit gewährt wurde, aufzublühen begann. Bis nach Spanien war die Fahrt wieder frei[3]. Nur die Gefahren, die Wind und Wellen oder Seeräuber mit sich brachten, bedrohten den Kaufmann auch fernerhin.

Die Hansen waren geneigt, den günstigen Ertrag des Utrechter Tages der zielbewußten Leitung Lübecks zuzuschreiben. Selbst ein kölnischer Ratssendebote erkannte an, daß die Eintracht der Hanse diese Erfolge zuwege gebracht hatte und gestand: »Want wenne die gemeyne Hanssteide in gantzer eyndracht ind vreden weren,

[1] HR. II, 7 Nr. 181 § 10; Nr. 182, 328, 353.

[2] HR. II, 7 Nr. 241, 246, 249. HR. II, 7, S. 478 Anm. 2.

[3] Über die spanischen Friedensverhandlungen vgl. K. Häbler, Der hansisch-spanische Konflikt, Hans. Geschichtsbl. Jg. 1894, S. 85 ff.

so waren sii wael in dem vermogen, dat sii alle yre koufflude schicken kunden, yre kouffmannschafte in allen landen zo verhanthieren, ind were eynich here, der sii darynne verhinderde, den kunden se wael darzo brengen solchs affzostellen, as sii nu mit dem koenynghe van Engellande gedain hetten, ind mit dem koenynghe van Franckricke se verre bracht, dat hey sich zo yn groislich erboede«[1].

[1] HR. II, 7 Nr. 339 § 34.

(Schluß folgt.)

IV.

Ein seefahrender Kaufmann um 1100.

Von

Walther Vogel.

Wiederholt ist in diesen Blättern auf die Tatsache hingewiesen worden, daß die Handelsgeschichte des früheren Mittelalters (etwa vom 8. bis 13. Jahrhundert) ein noch in gar vielen Punkten mangelhaft erforschtes Gebiet ist und noch gründlicher und planmäßiger Sammlung und Verwertung der Quellen bedarf[1]. Dieser Umstand mag es rechtfertigen, wenn ich nachfolgend die Aufmerksamkeit der auf diesem Gebiete tätigen Forscher auf eine Quelle hinlenke, die zwar schon längst gedruckt ist, bisher aber, wie es scheint, nicht die Beachtung gefunden hat, die sie verdient. Es handelt sich um die Vita des heiligen Godric von Finchale, die uns in verschiedener Richtung recht bemerkenswerte Einblicke in die Lebensumstände und den Handelsbetrieb eines seefahrenden Kaufmanns vom Ende des 11. Jahrhunderts tun läßt. Weder Cunningham[2], noch Ashley[3], noch Groß[4] tun in ihren Werken zur englischen Wirtschaftsgeschichte des heiligen Godric Erwähnung, und auch in deutschen Arbeiten habe ich bisher einen Hinweis auf die Vita nicht gefunden, obwohl man kaum übertreibt, wenn man für diese frühe Zeit — es handelt sich um die Jahrzehnte nach der normannischen Eroberung Englands — beinahe jeder Zeile, die von Handelsbetrieb und kaufmännischem Leben spricht, eine gewisse

---

[1] Vgl. Steins Rezensionen der Arbeiten von Nolte und Bächtold, Hans. Geschichtsblätter Jg. 1910, S. 311, 619.

[2] The Growth of English Industry and Commerce 4. Ed. 1905.

[3] English Economic History and Theory I. 3. Ed. 1894.

[4] The Gild Merchant. 1890.

Wichtigkeit beimißt. Zwar schildert unsere Quelle speziell englische Verhältnisse, aber in jener Periode können die nationalen Unterschiede im Handelsbetriebe nicht als so groß angesehen werden, daß sich der Bericht nicht auch für die allgemeine und die deutsche Handelsgeschichte verwerten ließe. Namentlich sollen die nachfolgenden Mitteilungen eine kleine Ergänzung zu Steins Aufsatz »zur Geschichte älterer Kaufmannsgenossenschaften«[1], sowie zu den Abhandlungen von Below und Keutgen über den Großhandel im Mittelalter[2] bieten.

Der Kaufmann, von dem hier die Rede ist, ist der heilige Godric selbst. Seine Vita ist von Reginald, einem Mönche von Durham, der den Heiligen noch selbst gekannt und gesprochen hat, in den letzten Jahrzehnten des 12. Jahrhunderts (wahrscheinlich bald nach 1170) verfaßt. Sie wurde vom Verfasser selbst mehrfach umgearbeitet; die letzte und ausführlichste Fassung, der wir unsere Mitteilungen entnehmen[3], liegt zwar nur in einer späten Abschrift (Bodleian Ms. Laud. E. 47, vom Beginn des 16. Jahrhunderts) vor. Da letztere jedoch einen durchaus guten und einwandfreien Text bietet (wahrscheinlich ist sie in Durham selbst hergestellt), da ferner eine frühere kürzere Fassung in einer gleichzeitigen Handschrift (Harleian Ms. 322 saec. XII.) vorliegt und da schließlich Reginalds ausführliche Redaktion der Vita von einem anderen Mönch Galfrid zur Abfassung einer weiteren Lebensbeschreibung des Heiligen benutzt wurde, die ebenfalls in einer Handschrift des 12. Jahrhunderts überliefert ist[4], so kann an der Authentizität der Vita nicht gezweifelt werden. Noch wichtiger ist, daß die Quelle Reginalds die dankbar beste war, nämlich der Heilige selbst. Reginald berichtet, wie er diesen in seinen letzten Lebensjahren häufig besuchte und den Wortkargen allmählich dazu brachte, ihm vielerlei aus seinem früheren Leben zu erzählen,

---

[1] Hans. Geschichtsblätter Jg. 1910, 571 f.

[2] v. Below, Großhändler u. Kleinhändler im deutschen Mittelalter (Jahrb. f. Nat. u. Statistik 75, 1—51). Keutgen, Der Großhandel im Mittelalter (Hans. Geschichtsbl. Jg. 1901, 67 f.)

[3] Libellus de vita et miraculis S. Godrici Heremitae de Finchale auct. Reginaldo Monacho Dunelmensi ed. J. Stevenson (Publications of the Surtees Society, London 1845).

[4] Herausgegeben AA. SS. Boll. 21. Mai (V.).

Mitteilungen, die der eifrige Biograph sofort zu Papier brachte, solange er sie noch frisch im Gedächtnis hatte. So ist ein Werk entstanden, das zwar in langatmigen frommen Betrachtungen seinen erbaulichen Zweck nicht verleugnet, das aber in vielen Zügen eine so in die Augen fallende Treue des Kolorits verrät, daß man es geradezu als eine kulturhistorische Fundgrube für das englische Leben des 11. und 12. Jahrhunderts bezeichnen kann.

Der heilige Godric starb am 21. Mai 1170. Wie seine Grabschrift mitteilt, hatte er 60 Jahre als Eremit in Finchale gelebt (Vita p. 331); seine Tätigkeit als Kaufmann währte 16 Jahre (p. 33). Da aber zwischen der Aufgabe des Kaufmannsberufes und der Niederlassung in Finchale mindestens 5—7 Jahre liegen, und da er sich dem Kaufmannserwerb wohl kaum vor dem 16. Jahre gewidmet haben kann, so ergibt sich eine Lebenszeit von fast hundert Jahren, womit übereinstimmt, daß das hohe Alter des Heiligen mehrfach hervorgehoben wird. Seine Geburt muß also noch in die Regierungszeit Wilhelms des Eroberers, in das Jahrzehnt zwischen 1070 und 1080 verlegt werden, und seine Kaufmannstätigkeit fällt zum Teil noch in das letzte Jahrzehnt des 11. Jahrhunderts.

Godric wurde in Walpole in Norfolk (unweit Kings Lynn) geboren als Sohn armer, aber frommer und biederer Leute. Sein Vater hieß Aeilward, seine Mutter Aedwen. Der Beruf des Vaters wird nicht ausdrücklich mitgeteilt, aus einer gleich zu erwähnenden Stelle geht aber hervor, daß er Ackerbauer war. In der Hütte der Eltern war oft Schmalhans Küchenmeister, und der Knabe bemühte sich nach Kräften, zum Lebensunterhalt des Familie (er hatte noch einen Bruder und eine Schwester) beizutragen, etwa indem er am Meeresstrande (an der Wash-Bucht) nicht nur frutti di mare sammelte, sondern auch angeschwemmtes Strandgut nach nützlichen Dingen durchstöberte. Wer einmal gesehen hat, welche Rolle das Strandgut noch heutzutage im häuslichen Leben mancher Küstendörfer, etwa auf Neuwerk spielt, der weiß die Worte des Biographen zu würdigen, daß die Bewohner dort bei Ebbe aus dem ihnen frei zufallenden Gute »Reichtum sammelten« (p. 26: . . ubi detectis arenis mos erat ipsius provinciae incolis loca maris patentia explorandi gratia perlustrare et praedas et forte alia aliqua, quae aestus marini consuescunt ad portus secum conducere,

suis inventa usibus reservare. Ex his enim quandoque incolae divitias asciscunt, dum sibi libere ceditur quaecumque commoda ibi vel bona forte reperiunt.) Hier also hatte der junge Godric zuerst Gelegenheit seinen Erwerbssinn zu üben, wobei ihm einmal ein böses Abenteuer widerfuhr, als er sich, um einen gestrandeten Delphin zu erlegen, zu weit hinauswagte und, von der rückkehrenden Flut überrascht, fast ertrunken wäre.

Herangewachsen, zeigte der aufgeweckte Junge wenig Lust, das Ackerbaugewerbe zu betreiben. Sein beweglicher, kluger Sinn trieb ihn, den Beruf des Kaufmanns zu ergreifen. Natürlich mußte er bei seiner Armut ganz von unten anfangen. Als Wanderkrämer kleinsten Stils, offenbar als richtiger Hausierer, begann er mit billigem Kram, mit Kurzwaren (cum mercibus minutis) das platte Land und die Weiler ringsum in Lindsay (dem nördlichen Teile von Lincolnshire) zu durchwandern. Allmählich arbeitete er sich in die Höhe und ging zu einer höheren Art der Handelstätigkeit über. Der kleine Hausiererbursche, der sich mit müden Füßen (pedibus lassabundis) über Land geschleppt hatte, konnte es jetzt, zu größerer Reife herangewachsen, wagen, sich städtischen Kaufleuten beizugesellen und mit ihnen in geschäftliche Beziehungen, offenbar genossenschaftlicher Natur, zu treten. Mit gleichaltrigen Genossen reiste er nun durch Burgen und städtische Ansiedelungen (per castra et castella, munitiones et civitates) und bot seine Waren — und zwar nicht mehr den billigen Schund von früher, sondern Waren, mit denen sich mehr verdienen ließ (majoris pretii emolumenta) — öffentlich in den verschiedenen Markt- und Kaufhallen während der Märkte aus. Ich möchte nicht unterlassen, da hier sozusagen jedes Wort von Interesse ist, die ganze Stelle im Wortlaut der Vita anzuführen (p. 25 f.):

Sic itaque puerilibus annis simpliciter domi transactis, cœpit adolescentior prudentiores vitae vias excolere et documenta secularis providentiae sollicite et exercitate perdiscere. Unde non agriculturae delegit exercitia colere, sed potius, quae sagacioris animi sunt, rudimenta studuit arripiendo exercere. Hinc est, quod mercatoris aemulatus studium cœpit mercimonii frequentare negotium, et primitus in minoribus quidem et rebus pretii inferioris cœpit lucrandi officia discere; postmodum vero paulatim ad majoris pretii emolumenta adolescentiae suae ingenia promovere. Nam et in primordiis per

rura et villanos circumquaque positos cœpit cum mercibus minutis pervagando circuire, postmodum vero paulatim se urbanis mercatoribus consociando confœderare. Unde in brevi contigit, ut qui per villulas et rura diutius solebat pedibus lassabundis incedere, postea aetate similiter cum sapientiae majoris sagacitate crescente cum sodalibus coaetaneis coepit per castra et castella, munitiones et civitates, ad nundinas per diversas fori venales officinas ad publica mercimonia exsequenda procedere.

Ganz deutlich werden hier zwei verschiedene Stufen der kaufmännischen Tätigkeit unterschieden: Erstens der Hausierer, der zu Fuße (cum mercimoniis minutis primum in Lindisseie provincia pedes mercator per quatuor annos conversatus est, heißt es an einer anderen Stelle p. 28) auf dem platten Lande von Dorf zu Dorf, von Hof zu Hof umherzieht und seinen Kleinkram feilbietet; zweitens der Marktwanderhändler, wie ihn Keutgen treffend gekennzeichnet hat[1], der vorwiegend die Märkte (nundinas) in den Ansiedelungen städtischer Art frequentiert, und zwar weniger in fliegenden Krämerzelten, als in festen Verkaufsständen, Gaden oder Lauben; denn so muß man doch wohl die diversas fori venales officinas[2] erklären. Vor allem jedoch bemerkenswert erscheint mir, was über das gemeinschaftliche Umherziehen der Kaufleute gesagt ist. Die stark hervorhebenden Worte consociando confœderare könnten an sich ebensowohl auf eine Gilde oder eine bloße Schutzgenossenschaft nach Art der Valencienner Carität[3], wie auf eine Genossenschaft zu Erwerbszwecken, eine wirkliche Handelsgellschaft gedeutet werden. Daß letztere Deutung wahr-

---

[1] Keutgen, a. a. O., S. 81 Anm. 32. Im Gegensatz zu Keutgens Ausführungen geht aber aus obiger Stelle hervor, daß es neben den Marktwanderhändlern eben auch wirkliche Hausierer gab, die nicht nur »Pfalzen, Klöster, Landsitze«, sondern die einzelnen Bauernhäuser und -höfe selbst aufsuchten. Daß Hausierer mit fremdem Kapital arbeiten, ist meines Erachtens nicht unbedingt ein Charakteristikum dieser Händlerklasse, wäre übrigens aber auch im früheren Mittelalter keineswegs ausgeschlossen.

[2] Du Cange erklärt Forum venale = in quo res venales exponuntur. Hier gehört venales aber offenbar zu officinas, und der ganze Passus: per diversas officinas venales (scil. fori) bildet einen erläuternden Zusatz zu den Worten ad nundinas.

[3] Vgl. Stein, Hans. Geschbl. Jg. 1910 S. 577.

scheinlich vorzuziehen ist, geht aus einigen weiteren Stellen klar hervor.

Es gelang nämlich Godric, auf der Stufenleiter der kaufmännischen Laufbahn noch höher hinaufzusteigen. Nachdem er vier Jahre als Hausierer in Lindsay, dann einige Zeit, wie gesagt, als Marktwanderhändler verlebt hatte, wobei ihn sein Beruf bis nach St. Andrews in Schottland führte, unternahm er seine erste Reise nach Rom. Zurückgekehrt trat er mit einigen besonders strebsamen jungen Kaufleuten in enge geschäftliche Beziehungen, d. h. offenbar, er ging mit ihnen eine Handelsgesellschaft ein, und wurde seefahrender Kaufmann, »Großhändler«, oder Händler en gros in dem von Keutgen[1] gekennzeichneten Sinne (p. 28: Rediens vero, cum denique quorundam juvenum mercandi negotiis avidius insistentium contuberniis familiaris exsisteret, cœpit et audacioris animi formam sumere et terras alienas circumquaque positas, discurrendo per maria, lucrandi gratia saepius circuire). Als solcher wurde er heimisch an allen Gestaden der Nordsee. Er besuchte nicht nur häufig Schottland, sondern machte auch zahlreiche Seereisen nach Dänemark und mehrere nach Flandern. Ebenso naiv wie treffend schildert Godrics Biograph Wesen und Zweck des Handels, dem der geschäftskundige Engländer oblag: er kaufte in den verschiedenen Ländern Waren, von denen er wußte, daß sie anderswo selten und daher umso teurer waren, auf, brachte sie nach anderen Gegenden, wo sie den Einwohnern fast unbekannt waren und daher begehrenswerter als Gold dünkten, erwarb für den Erlös neue Waren, nach denen wieder an anderen Stellen Nachfrage herrschte, und brachte so in beständigem Hin- und Herreisen, indem er h i e r billig einkaufte, d o r t teuer verkaufte, »im Schweiße seines Angesichts« ein bedeutendes Vermögen zusammen. (p. 29: In quibus singulis terrarum finibus aliqua rara et ideo pretiosiora reperiens, ad alias secum regiones transtulit, in quibus ea maxime ignota fuisse persensit, quae apud indigenas desiderabiliora super aurum exstiterant; et ideo pro his quaeque alia, aliis terrarum incolis concupiscibilia, libentius et studiosissime commutando comparabat. De quibus singulis negotiando plurimum profecerat, et maximas opum divitias in sudore vultus sui sibi perquisierat;

[1] A. a. O. S. 95 f.

quia hic multo venundabat, quod alibi ex parvi pretii sumptibus congregaverat.)

Es ist nun insbesondere für die geschichtliche Entwicklung der Personalverhältnisse auf den Handelsschiffen, für die älteren genossenschaftlichen Zustände an Bord von höchstem Interesse, zu sehen, wie aus dem seefahrenden Kaufmann allmählich auch ein Schiffer wird. Godric war ein rüstiger, kräftiger Mann, wohlgeeignet zum Seemannshandwerk. So machte er sich mehr und mehr mit den nautischen Kenntnissen und Arbeiten vertraut und versah nicht nur den Kaufmannsberuf, sondern zuzeiten auch das Amt des Schiffers (nam et modo mercatoris officio fungitur, quandoque vero naucleri regimine fruebatur). Wir können annehmen, daß er zunächst noch ohne Teilnahme am Schiffsbesitz, als erwählter Schiffsführer (Steuermann, gubernator) seines Amtes waltete, etwa wie diesen die Roles d'Oléron in ihrem ersten Artikel als eine von den Schiffseigentümern unterschiedene Person kennzeichnen: Premierement lenfait un mestre dune nief, la nief est a deux hommes ou a trois etc.[1]. Bald hatte er sich jedoch genügend Vermögen erworben, um selbst Partenreeder zu werden. Mit einigen anderen Kaufleuten zusammen besaß er nun die Hälfte eines Schiffes, außerdem gehörte ihm allein ein Viertelpart eines anderen Fahrzeugs. (Exinde cum aliquibus sociis negotiatoribus navis mercatoriae dimidium habuit, alias vero quartam partem lucri navis alterius sibi sua prudentia perquisivit). Es ist dies, wenn wir vom nordgermanischen Quellenkreis absehen[2], die älteste Quellenstelle, die uns von Partenreederei im nördlichen Europa ausdrücklich berichtet. Ich kann auf die hier dokumentierten Verhältnisse nicht näher eingehen und möchte nur darauf hinweisen, daß wir hier einen sehr altertümlichen, noch vor der durch die Roles d'Oléron repräsentierten Entwicklungsphase liegenden Rechtszustand vor uns haben, wo die noch meist mit den Ladungsinteressenten identischen Reeder einen

---

[1] Vgl. Hans. Geschichtsbl. 1906, Jg. S. 45.

[2] In nordischen Quellen wird Partenreederei erwähnt um 900. Tháttr af Thorsteini hvita ed. Kbhn. 1848 p. 38, etwa hundert Jahre später in der Eyrbyggja-Saga c. 18 (ed. Vald. Ásmundarson, Reykj. 1895, S. 27). Weiteres s. bei Pappenheim, Altnord. Handelsgesellschaften (Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht 36, S. 100 f.).

der ihrigen zum Schiffherren erwählen, wo also Schiffsführer, Reeder und Befrachter noch in einer Person vereinigt sind[1].

Godric wurde also wegen seiner auf vielen Reisen erworbenen nautischen Erfahrung, in der er seine kaufmännischen Genossen weit überragte, zum Schiffherren ernannt (denique pro nauticae peritia disciplinae, qua inter consortes suos praecipue calluit, gubernatoris opus et officium sortiri promeruit). Wir erfahren gleichzeitig in einem Passus, der für die Geschichte der Nautik von höchstem Interesse ist, was ein tüchtiger Schiffer damals vor allem verstehen mußte: Nam in illius artis regimine plurimum claruit, et ex notitia maris et aeris, aurae sive tempestatis futurae ortus superventuros explorare diligenti examinatione cognovit. Unde signa tempestatum ex serie et vi ventorum et facie immutationis aerum colligens, multa calliditatis arte suae composuit, et remigantes secum multa sollicitudinis censura disposuit, confortavit, praemonuit et praemuniendo roboravit.

Also aus »der Aufeinanderfolge und der Stärke der Winde« und aus »dem wechselnden Verlauf der Luftströmungen« berechnete er die kommenden Stürme »mit schlauer Kunst« voraus! Klingt das nicht geradezu als ob ihm das Drehungsgesetz der Winde und die daraus zu ziehenden Folgerungen über die Laufbahn der Sturmzentren bekannt gewesen wäre? Im Ernste können wir nicht daran zweifeln, daß einem erprobten Schiffer jener Zeiten zwar nicht das Drehungsgesetz in seiner heutigen wissenschaftlichen Form, aber doch in seinen praktischen Folgen bekannt genug war, daß er durch geschickte Maßnahmen der verheerenden Gewalt herannahender Stürme nach Möglichkeit ausweichen konnte. Vom Kompaß oder einem anderen Hilfsmittel, den Kurs auf offener See zu finden, außer den Gestirnen, ist keine Rede[2]! Man sieht also, wie sehr die Sorge um die Sicherung des Schiffes noch die um eine möglichst

---

[1] Ich werde in meiner Geschichte der deutschen Seeschiffahrt über das Genossenschaftswesen in der Seeschiffahrt des 11.—13. Jahrhunderts ausführlicher handeln.

[2] Ich möchte dies als eine weitere Stütze meiner Ausführungen in den Hans. Geschichtsbl. Jg. 1911, S. 9, betrachten. Die kürzere Fassung der Vita erwähnt auch Godrics Kenntnis der Gestirne (p 32 n. 5): Sciebat ex natura maris et siderum vel serenitatem aeris vel futuras praedicere tempestates.

rasche Erreichung des Schiffszieles auf geradem Wege übertraf. Nebenbei bemerkt erfahren wir bei dieser Gelegenheit auch, daß die englischen Handelsschiffe noch regelmäßig Ruderfahrzeuge waren, ein Umstand, der auch nur durch das genossenschaftliche Zusammenreisen einer größeren Anzahl Kaufleute erklärlich ist.

Godric war ein frommer Mann, der auf seinen Reisen nie versäumte, die Kirchen zu besuchen, und der sich im Laufe der Zeit einen Schatz von Gebeten zur Anrufung der Heiligen (suffragia) sammelte, welche er »a sodalibus secum saepius in tribulationum periculo positis« lernte. So fehlte ihm denn auch nicht der göttliche Schutz: obwohl er viele Stürme durchmachte, erlitt er nie Schiffbruch; er ging unversehrt hervor aus den Überfällen der Wegelagerer (ab omnium incursus latrocinantium involumine), wie den häufigen Angriffen der Seeräuber (necnon et crebra piratarum circumventione), ja er entrann sogar den meuchlerischen Anschlägen der eigenen Handelsgenossen (ab ipsa consociorum seditiosa invasione).

Stärker und stärker jedoch erwachte in ihm eine religiöse Inbrunst, so charakteristisch für das Zeitalter der ersten Kreuzzugsbegeisterung. Namentlich ein gelegentlicher Besuch, den er auf einer seiner zahlreichen Seereisen nach St. Andrews in Schottland dem hl. Cuthbert auf der Insel Lindisfarne abstattete, erweckte in ihm zum erstenmal die Sehnsucht nach einem der Buße und geistlichen Übungen gewidmeten Einsiedlerleben. So gab er den Kaufmannsberuf auf, um sich zunächst mit einer Unermüdlichkeit, die unwillkürlich an die Globetrotter-Reiselust unserer englischen Vettern in der Gegenwart gemahnt, auf die Pilgerschaft zu begeben. Zweimal wallfahrtete er innerhalb weniger Jahre nach Jerusalem, wobei er einmal auf dem Rückwege, offenbar zur See, auch S. Jago de Compostella aufsuchte, zweimal nach Rom und St. Giles. Dazwischen versah er kurze Zeit das Amt eines Schaffners oder »Inspektors« (dispensator, procurator) bei einem reichen Gutsbesitzer seiner Heimat. Schließlich gab er, dem Schriftwort folgend, alles, was er hatte, den Armen und zog sich nach einigen Irrfahrten ganz in die Einsamkeit von Finchale, einer Halbinsel am Flusse Wear in Northumberland, zurück, wo er, wie eingangs erwähnt, noch sechzig Jahre seines Lebens verbrachte.

Sein Biograph hat mit rührender Sorgfalt nicht nur seine seltsamen Schicksale, sondern auch sein Äußeres der Nachwelt

überliefert. So steht er lebendig vor uns, der weitgereiste, in seinen weltlichen Geschäften rastlos tätige Mann (in assiduis laborum sudoribus diuturnus et praestantissimus), eine kräftige, untersetzte Gestalt, breitschultrig, mit länglichem Antlitz auf kurzem dicken Halse, buschige Augenbrauen über blauen, blitzenden Augen und mit einem langen, schwarzen Barte, — ein merkwürdiger Vertreter jenes Geschlechts städtegründender Kaufleute und Seefahrer.

V.

Kleinere Mitteilungen.

1.

Die Bevölkerungszahl der Stadt Braunschweig im Anfang des 15. Jahrhunderts.

Von

Otto Fahlbusch.

Zum Verständnis des mittelalterlichen Städtewesens sind Angaben über die Höhe der Einwohnerzahl von größtem Nutzen. Viele wirtschaftliche, politische und soziale Erscheinungen können erst durch ihre Kenntnis völlig aufgeklärt und richtig gewürdigt werden[1]. Eine Arbeit über die Finanzverwaltung der Stadt Braunschweig vom großen Aufstand im Jahre 1374 bis zum Jahre 1425 bot die Gelegenheit, die Bevölkerung Braunschweigs im Mittelalter zu berechnen. Das erschien um so mehr erwünscht, als für diese wichtige Stadt Norddeutschlands, den Vorort des niedersächsischen Quartiers der Hanse, ein derartiger Versuch noch nicht gemacht ist. Freilich muß von vornherein darauf verzichtet werden, zu den gesicherten Resultaten einer modernen Volkszählung zu gelangen. Aber auf Grund eines einwandfreien, wenn auch nicht alle Weichbilde der Stadt berücksichtigenden Materials, kann es gelingen, die wirkliche Einwohnerzahl annähernd zu bestimmen.

Das Material liefern die Schoßbücher. Nur auf dieser Grundlage ist für die Zeit um 1400 eine methodische Berechnung möglich. Eins steht hindernd im Wege und erschwert die Untersuchung:

---

[1] G. Schönberg, Basels Bevölkerungszahl im 15. Jahrhundert. Conrads Jahrbücher f. Nationalök. u. Stat. 40 ((1883), S. 344.

Die Listen sind nicht so lükenlos vorhanden, wie es im Interesse unserer Aufgabe nötig wäre.

Das für die Untersuchung am besten geeignete Jahr wird 1403 sein. In diesem Jahre sind von den fünf Weichbilden Braunschweigs drei, die Altstadt, Neustadt und der Sack, mit Schoßlisten vertreten[1]. Dadurch daß sich die Schoßbücher jedes Weichbildes in fortlaufender Reihe wenigstens über ein Jahrzehnt innerhalb des Zeitraumes von 1385 bis 1410 erstrecken, ist ein allgemein gültiger Vergleich möglich. Es zeigt sich deutlich, daß alle drei Listen in Anlage, Inhalt und Umfang übereinstimmen.

Vollständigkeit und Sorgfältigkeit der Abfassung lag im eigenen Interesse des Rates. Es konnte ihm nicht gleichgültig sein, wenn Leute vergessen wurden und dadurch der Ertrag seiner Haupteinnahme geschmälert wurde.

Deshalb traf er Maßregeln, die imstande waren, jede Ungenauigkeit und Unvollständigkeit zu beseitigen. Eine nähere Untersuchung des Kreises der Schoßpflichtigen zeigt, daß Leute dienenden Standes nicht einregistriert sind[2]. Deshalb kann die Familie nicht als Grundlage eines Reduktionsfaktors benutzt werden, sondern nur die Haushaltung. Alle Personen, die nach den Angaben in den Steuerbüchern als selbständige schoßpflichtige Personen betrachtet werden konnten, sind als Haushaltungsvorstände gezählt[3]. Von der aus den Schoßbüchern ermittelten Zahl werden die Kinder, die Knechte und die Mägde abgerechnet, desgleichen die wenigen Söhne und Töchter, deren Eltern noch leben und einige Frauen (momen). Werden die steuerfreien Elemente der Stadt, die Geistlichen, die Bewohner der beiden Freiheiten und die Insassen der Konvente berücksichtigt, so kann ein annähernd ge-

---

[1] 1401 beginnt das erste Schoßbuch des Sackes (1401—1409), die Überlieferung der Neustadt bricht mit 1403 ab (1385—1395 u. 1403) und nur die der Altstadt geht weiter.

[2] In der erwähnten, demnächst erscheinenden Arbeit über die Finanzverwaltung Braunschweigs finden sich die näheren Nachweise. In einem eigenen Kapitel über den Schoß sind Schoßsubjekt, -objekt und Steuerbefreiungen weltlicher Personen und des Klerus im einzelnen behandelt.

[3] Schönberg, S. 346 und 361, benutzt einen anderen Haushaltungsbegriff: Alle über 14 Jahre alten Personen sind als Vorstand gerechnet. Sein Reduktionsfaktor ist daher geringer.

sichertes Resultat über die Bevölkerungszahl erwartet werden. »Aber es ist immer«, wie Vetter mit Recht betont, »vor Augen zu halten, daß es sich auf Grundlage der Haushaltung nur um eine ungefähre Berechnung handeln kann. Denn gerade dem Begriffe der Haushaltung steht der Statistiker mit der größten Unsicherheit gegenüber«[1].

Moderne Verhältnisse dürfen nicht ohne weiteres zugrunde gelegt werden, und die mittelalterlichen Ziffern sind häufig verschieden angenommen. Eine Übersicht bei Vetter zeigt, daß die Ergebnisse zwischen 5,4 und 3,61 schwanken[2]. Als Durchschnitt von zehn Städten ergibt sich 4,4. Die meisten Forscher einigen sich auf fünf Köpfe pro Haushalt. Im folgenden wird die erste Ziffer als Minimal- und die andere als Maximalgrenze berücksichtigt werden.

Im Schoßregister der Altstadt sind 1270 einzelne Namen gezählt. Aber das ist nicht die Grundzahl der Schoßpflichtigen. Von vornherein gehen laut den Anmerkungen hinter ihren Namen 82 Personen ab. 18 genügen in andern Weichbilden ihrer Schoßpflicht, vier sind tot und einer hat sich dem Schoß entzogen. Der Rest fällt dem Haushaltungsbegriff zum Opfer, darunter 33 Kinder und 5 Mägde. Die übrigen 21 sind »Muhmen«, »seine Frau«, »ihr Mann« sowie Söhne und Töchter, die mit ihren Eltern genannt werden[3].

Schwieriger ist die Entscheidung bei den Hausbezeichnungen. 21 fallen wegen der Anmerkungen aus[4]. Die andern Hausbezeichnungen lassen sich in zwei Gruppen teilen. Erstens in solche, wo hinter dem Namen die Art der Wohnung, Haus oder Bude, genannt wird. Die größere Zahl kommt ohne »dedit« (20), nur 11 mit »dedit« vor. Die zweite Gruppe besteht aus denen, die in der

---

[1] A. Vetter, Die Bevölkerungszahl von Mühlhausen. Leipziger historische Abhandlungen, Heft 17 (1910), S. 32.

[2] Vetter, a. a. O., S. 35.

[3] In einigen Fällen, wo dieselben Namen mit dem Schwur eines einzigen auf Zugehörigkeit zu ein und derselben Familie schließen lassen, ist jeder, wenn er Vorschoß bezahlt, doch als Haushaltungsvorstand gerechnet. Es sind erwachsene, vermutlich verheiratete Söhne, die ohne getrenntes Vermögen zu besitzen, mit ihren Eltern unter einem Dache wohnen.

[4] 1 wüste, 9 des kan he nycht vormeden, ferner öffentliche Gebäude, Spitäler und Gut des N. N.

ersten Zeile den Namen des Besitzers, in der zweiten »syn bode« bringen (28). 22 geben zwar zweimal Vorschoß, aber »juravit« gilt für beide.

In der ersten Gruppe lassen sich viele Leute, die dem geistlichen Stande angehören, als Besitzer nachweisen. In andern Fällen ist der Hauseigentümer gestorben[1]. Ob nun diese Häuser leer gestanden haben und ob die bewohnten unter den Haushaltungsbegriff fallen, läßt sich nicht feststellen[2]. Die zweite Gruppe steht unter dem Einfluß der Bestimmung, daß von jeder weiteren Bude im eigenen Gebrauch ein Vorschoß erhoben wird[3]. Obwohl zwei Gebäude genannt werden, haben sie nur einen Besitzer und somit einen Haushaltungsvorstand.

Von den 1270 Eintragungen sondern sich sofort 82 + 21 = 103 ab. Weiter wird die Höhe um 48 Hausbezeichnungen reduziert, sodaß mit 1119 Haushaltungen zu rechnen ist.

Das Ergebnis in der Neustadt stellt sich auf 527, nachdem die sichern Abzüge gemacht sind. Werden die Häuser abgerechnet, so sinkt die Zahl um 18 auf 509.

Der Sack beherbergt unter denselben Bedingungen wie die beiden andern Weichbilde 355, bez. 342 Haushaltungsvorstände.

Demnach verteilen sich auf diese drei Weichbilde Haushaltungsvorstände und Bevölkerung folgendermaßen:

		Haushaltungsvorstände	Reduktionsfaktor.
		4,4	5
Altstadt . . .	1119	4924	5595
Neustadt . . .	509	2240	2545
Sack	342	1505	1710
	1970	8669	9850

Für die beiden fehlenden Weichbilde Hagen und Altewik kann auf diesem Wege ein Resultat nicht erzielt werden, da keine Steuerregister vorliegen. Um einen andern Reduktionsfaktor zu

[1] Beispiele: 1402 Henning Torneman; 1403 Tornemans hus; 1401 Ludeke van Gilsem; 1402 de Gilsemsche; 1403 Ludeke Gilsems hus; 1401/02 de Bodesche; 1403 der Bodeschen hus.

[2] Die 11 mit »dedit« fallen wahrscheinlich unter den Haushaltungsbegriff und sind deshalb nicht abgerechnet.

[3] Urkundenbuch der Stadt Braunschweig, Bd. I, S. 87.

gewinnen, müssen wir uns auf schwankenderen Boden als bisher begeben.

1753 sind in Braunschweig die Brandnummern eingeführt. 2846 Häuser werden gezählt. Da nach den hergebrachten Verhältnissen verfahren ist, lassen sie sich genau unter die Weichbilde und Bauerschaften verteilen [1]. Um 1400 ist die Bebauung im Innern des Mauerrings mit Ausnahme des Bruchs im Süden der Stadt abgeschloßen. Wesentliche Veränderungen in der Zahl der Hausplätze fanden nicht mehr statt. Obwohl sie nicht ausblieben, fallen sie nicht so ins Gewicht, weil die Änderungen die andern Weichbilde ebenso gut betroffen haben [2], und weil auf diese denselben Bedingungen unterworfenen Weichbilde ein Reduktionsfaktor angewandt wird, der den entstandenen Verhältnissen Rechnung trägt.

Werden die Einwohnerzahlen der drei Weichbilde links der Oker und die Zahl ihrer Häuser verglichen, so wird als Kopfzahl eines bewohnten Hauses 6,4 und 5,6 gewonnen [3]. Bei 717 Gebäuden im Hagen und 464 in der Altenwik beträgt die Einwohnerzahl mit 5,6 multipliziert 4015 + 2598, mit 6,4: 4589 + 2970 [4]. Die Gesamtbevölkerung in allen 5 Weichbilden beläuft sich demnach auf

9850 + 7559 = 17 409 im günstigsten und auf.
8669 + 6613 = 15 282 im ungünstigsten Falle

Daß mit der Übernahme moderner Verhältnisse kein falscher Griff getan ist und den Resultaten Glaubwürdigkeit beizumessen ist, lehrt neben den allgemeinen Erwägungen folgende kurze Betrachtung. In allen Weichbilden werden Wachtepfennige erhoben. Jedes Haus gibt jährlich 6 d und jede Bude 3 d. Die Häuser der

---

[1] H. Meier, Die Straßennamen der Stadt Braunschweig (Wolfenbüttel 1904), S. 8.

[2] Sie bestanden darin, daß mehrere Häuser zu einem vereinigt wurden oder umgekehrt eins in mehrere geteilt wurde.

[3] Von den Häusern der Altstadt gehen, da der Bruch noch nicht besiedelt war, 121 (Meier 30) ab, so daß sich für die drei Weichbilde 1662 — 121 = 1541 ergeben.

[4] Der Durchschnitt der einzelnen Weichbilde weicht voneinander ab. Die Altstadt hat mit 7,2 (6,3) die höchste, der Sack mit 6,4 (5,6) die mittlere und die Neustadt mit 5,14 (4,5) die niedrigste Kopfzahl.

Wächter, die Pfarren und Mühlen, also ein verschwindend kleiner Teil, sind von der Abgabe befreit. Das Zinsbuch von 1402 und Porners Rechnungskodex setzen uns in die Lage, die Steuer für alle Weichbilde festzustellen[1]. Danach läßt sich die Beteiligung eines jeden Weichbildes an der Abgabe berechnen. Der Bevölkerungsquotient ist gleichfalls bekannt. Beide mögen in einer Übersicht aufgeführt werden[2].

	Wachtepfennige	Bevölkerungsanteil
Altstadt . . .	30 %	32 %
Hagen	26 %	26,5 %
Neustadt . . .	18 %	14,5 %
Altewik . . .	16 %	17 %
Sack	10 %	10 %

Die Anteile weichen nicht sehr voneinander ab und bestätigen somit die Richtigkeit der Einwohnerzahl. Noch mehr wird die Zuverlässigkeit verbürgt, wenn die geringen Unterschiede betrachtet werden.

Schon vorhin ist darauf hingewiesen, daß die Kopfzahl in den Weichbilden und der Gesamtdurchschnitt einander nicht entsprechen, sondern daß eine verschiedene Bevölkerungsdichtigkeit beobachtet wird. Auf der Durchschnittsstufe hielt sich der Sack. Sein Anteil ist daher beide Male gleich. Die Altstadt erhebt sich mit 0,8 über den Durchschnitt, die Neustadt sinkt mit 1,26 Köpfen unter ihn. Dies Verhältnis drückt sich in den Angaben wieder aus. Die Altstadt steht 2 % über, die Neustadt 3,5 % unter ihrer Zahlungsquote. Wenn daher für den Hagen und die Altwik eine Erhöhung von 0,5 bez. 1 % festgestellt wird, so bleibt man durchaus im Rahmen der bisherigen Verhältnisse[3].

---

[1] Es sind in runden Summen 12 tt 17 s.; 11 tt 4½ s.; 7 tt 16 s.; 6 tt 16 s.; und 4½ tt. Die Friesenstraße und der Klint in der Altenwik sind von der Abgabe frei. Da das Zinsbuch den mutmaßlichen Betrag auf je 25 s. schätzt, sind 50 s. in Rechnung gestellt.

[2] Der Sollertrag der Wachtepfennige beläuft sich auf 30, 28, 17, 15 und 10 %.

[3] Gleichzeitig wird das interessante Ergebnis gewonnen, daß die Bevölkerung pro Haus und Bude in der Altstadt am höchsten ist. In der Altenwik und im Hagen übersteigt sie etwas den Durchschnitt. Der Sack besitzt die mittlere Bevölkerungsdichtigkeit. In der Neustadt ist dagegen ein bequemeres Wohnen gestattet, da hier die Behausung nicht so viel Menschen wie sonst beherbergt.

Kleine Ansiedlungen hatten sich als eine Art Vorstadt vor einigen Toren der Stadt gebildet, so der »Berg«, d. h. der Cyriakusberg vor dem Michaelistore, der Steinweg vor dem Hohentore und der Rennelberg vor dem Petritor. Ihre Bewohner sind in die Schoßbücher aufgenommen und daher berücksichtigt[1].

Zwei Freiheiten, die Burgfreiheit mit der Fürstenburg und dem Stift St. Blasii und das Benediktinerkloster St. Ägidien waren von den städtischen Lasten befreit. Sie bildeten gesonderte Bezirke und hatten 110 Brandnummern eigener Zählung, also 616 oder 704 Einwohner[2].

Die bisherigen Ermittlungen erstrecken sich auf die weltliche Bevölkerung. Außer ihnen sind zahlreiche Kleriker und die Insassen der Konvente in Betracht zu ziehen. Allein die sieben städtischen Pfarrkirchen beanspruchen im Anfang des 15. Jahrhunderts 60 Geistliche und Vikare. Dazu sind an jeder Kirche ein Opfermann und mindestens zwei Schüler, in einigen auch ein Glöckner tätig, so daß auf den gesamten Kirchendienst 85 Personen zu rechnen sind[3].

An elf Kapellen waren mindestens elf Kapläne und einige Schüler, in den vier Hospitälern sieben Kapläne, einige Schüler und vier Hofmeister beschäftigt. Das Stift auf dem Cyriakusberg war für 12 und das in der Burgfreiheit für 22 Stiftsherren bestimmt. Die Altäre in beiden Stiftern erforderten 20, bzw. 34 Vikare[4].

Zu diesen 200 Klerikern kamen die Mönche des Franziskaner-, Pauliner- und Ägidienklosters und die Nonnen des Kreuzklosters. Ihre Zahl läßt sich nicht angeben. Mit 80—100 Köpfen ist sie sicher nicht zu hoch geschätzt. Etwa 60 Insassen umfassen die 7 Konvente oder Beguinenhäuser[5]. Gering veranschlagt kommen daher auf die Stadt 340 Geistliche und Konventualinnen.

---

[1] Für die Ansiedlung beim Cyriakusstift sind 1403 19 und für den Rennelberg in Altstadt und Neustadt zusammen 72 Eintragungen gemacht.

[2] H. Meier, a. a. O., S. 9.

[3] Zusammengestellt nach Dürre, Geschichte der Stadt Braunschweig (1875) 450, 461, 471, 480, 486, 493, 498.

[4] Dürre a. a. O., 390 und 426.

[5] 1. 1403 (Neust. Schoßreg.): de beghinenhof gaf 8 s., darumme dat se vorstorven weren.
2. 1404 der neue Konvent 23 } Schoßreg. Sack.
3. 1404 Lessen-Konvent 13 }

Das Ergebnis für die Gesamtbevölkerung würde somit sein

Altstadt, Neustadt, Sack	9850	8669
Hagen, Altewik	7559	6613
St. Blasii, Ägidien	704	616
Geistliche und Konventualinnen . .	340	340
	18453	16238

Folgt man den meisten Forschern, die fünf Köpfe pro Haushalt annehmen, so hat man sich Braunschweig mit seinen 18453 Einwohnern im Jahre 1403 als eine der bedeutendsten Städte Deutschlands im Mittelalter vorzustellen[1]. Selbst wenn es nur 16238 Einwohner aufzuweisen hätte, würde es noch zu den größten Städten im Mittelalter zu zählen sein. Auch diese große Bevölkerungszahl war eine der Grundlagen, auf denen energische und zielbewußte Männer am Ende des 14. Jahrhunderts ihr Reformwerk der städtischen Finanzverwaltung aufbauen konnten, eine harte, mühselige Arbeit, die in der überraschend kurzen Zeit von nicht ganz zwei Jahrzehnten mit vollem Erfolg gekrönt wurde und eine Epoche glänzendster Finanzwirtschaft herbeiführte[2].

(1405 sind es 21 und 13; 1409 18 und 13.)

4. der große Konvent 12 } Dürre 601.
5. Dammes-Konvent 1—2 }

Die Zahl der Insassen für 6. Ursleves und 7. den van Velten-Konvent ist nicht bekannt.

[1] Wird die Bevölkerungszahl anderer mittelalterlicher Städte zum Vergleich herangezogen, so ist zu beachten, daß bald nach Beginn des 15. Jahrhunderts die Einwohnerzahl bis zur Mitte dieses Jahrhunderts sehr abnimmt. Daher weisen Zürich, Frankfurt, Basel und Mühlhausen, wo aus verschiedenen Jahren Berechnungen vorliegen, bis in die fünfziger Jahre einen zum Teil beträchtlichen Rückgang auf. Erst nach dieser Zeit setzt die vorwärtsschreitende Entwicklung wieder lebhafter ein.

[2] Der steigende Reichtum der Bürger zeigt sich am besten in einer Aufstellung, die aus Porners Gedenkbuch (Chroniken der deutschen Städte, Bd. VI, S. 235 ff.) durch Vergleich von Schoß und Vorschoß gewonnen wurde. Je mehr Schoß im Verhältnis zum Vorschoß einkommt, ein desto größeres Vermögen ist versteuert. Dieses Mehr betrug:

	Altstadt	Hagen	Neustadt	Altewik	Sack
1404	6,8	4,7	4,2	3,1	3,4
1413	7,5	5,2	4,8	3,3	3,6
1420	7,5	5.2	5,4	3,2	3,8
1425	7,5	5,3	5,9	3,3	4,1
1426	7,5	5,6	6,3	3,6	4,4

2.

Die hansische Gesandtschaft an Herzog Albrecht von Preußen und König Sigismund August von Polen im Jahre 1558.

Ein Beitrag zum Kampf der Hanse um ihre englischen Privilegien.

Von

Paul Simson.

Während der Regierung der Königin Maria von England hatte sich das Verhältnis dieses Staates zur Hanse scharf zugespitzt. Auf die englischen Beschränkungen des hansischen Handels im Jahre 1555 war eine hansische Gesandtschaft nach England gefolgt, die aber so gut wie gar nichts ausgerichtet hatte. Da entschloß sich der Hansetag von 1557 am 23. September dazu, jeden Handelsverkehr mit England zu verbieten. Natürlich konnte man sich von einem so radikalen Mittel nur Erfolg versprechen, wenn man Unterstützung bei denjenigen Fürsten fand, deren Länder für den englischen Handelsverkehr besonders in Betracht kamen. Daher wurde gleichzeitig beschlossen, sich an diese Fürsten mit der Bitte um Förderung in diesem Unternehmen zu wenden. An den König von Polen, den Herzog von Preußen und den livländischen Meister aber sollte zu diesem Zwecke eine von Lübeck, Hamburg und Danzig ausgerüstete stattliche Gesandtschaft abgehen[1]. In Livland sollten diese Gesandten auch noch andere Aufgaben, die auf die dortigen Verhältnisse allein sich bezogen, erfüllen. Während über ihre dortige Tätigkeit bereits Nachrichten vorliegen[2], ist über ihr Verweilen in Polen nichts und in Preußen fast nichts bekannt geworden. Im folgenden soll in Kürze über diese Gesandtschaftsreise nach den Materialien des Danziger Stadtarchivs, wie sie demnächst in dem von mir bearbeiteten, jetzt im Drucke befindlichen Danziger Inventar vorliegen werden[3], berichtet werden.

---

[1] Kölner Inventar, hrsg. von Höhlbaum, I, S. 444.

[2] Bienemann, Briefe u. Urk. z. Gesch. Livlands 1558/62, 1 n. 82. 99, Schirren, Quellen z. Gesch. d. Untergangs livländischer Selbständigkeit 1, n. 39, 46, 56. 2. n. 102, 105, 197, 202, 208, 211, 239.

[3] Die im folgenden ohne weitere Bezeichnung angeführten Nummern beziehen sich auf das Danziger Inventar.

In Danzig versprach man sich viel von dem Eintreten des polnischen Königs für die Hanse und betrieb daher seit 1556 seine Erwählung zu ihrem Konservator[1]. Auf eine Anfrage, wie er darüber denke[2], erklärte er am 30. Dezember 1556, daß er gern Konservator der Hanse werden wolle, schon im Hinblick darauf, daß er auch darin als der Nachfolger der Hochmeister erscheinen würde[3]. So suchte man denn durch Eingehen auf diesen Wunsch ihn freundlich zu stimmen, indem man den Gesandten vorschrieb, daß sie ihm auf diesen Titel Aussicht machen sollten[4]. So schien von vornherein zu hoffen, daß man bei ihm Erfolg haben würde.

Anders lag es mit Herzog Albrecht von Preußen. In seiner Hauptstadt Königsberg gab es lebhafte Handelsbeziehungen zu England, die ihm sehr wertvoll waren. Danzig hatte schon im Frühjahr 1557 als Kampfmittel die Fahrt nach England untersagt und war entschlossen, gegenüber den Beschwerden der Engländer in ihrer Heimat und auch beim König von Polen fest zu bleiben, ja es bemühte sich schon damals, seinem Beispiel bei anderen Nachahmung zu verschaffen[5]. So wandte es sich im Mai an Königsberg und den Herzog mit der Bitte, die Fahrt nach England ebenfalls zu untersagen[6]. Wenn Königsberg auch darauf einging, so half das doch nichts, da der Herzog den Verkehr mit England weiter erlaubte[7]. Übrigens ließ sich Danzig im Juni durch gute Nachrichten, die es von den in England weilenden hansischen Gesandten erhielt, bestimmen, das Ausfuhrverbot vorläufig wieder aufzuheben[8], und so drängte es zunächst auch nicht weiter in den Herzog. Als dann aber wider Erwarten die Verhandlungen in England selbst zu keinem Ziele führten, erfolgte das zu Anfang erwähnte vollständige Handelsverbot mit England, das der Hansetag am 23. September erließ. Nachdem Danzig am 2. Oktober die Nachricht erhalten hatte[9], verkündigte es den Beschluß nebst Aus-

---

[1] Kölner Inventar, I, S. 426.
[2] 3052.
[3] 3058.
[4] Kölner Inventar, I, S. 444.
[5] 3143.
[6] 3151.
[7] 3160.
[8] 3167.
[9] 3217.

führungsbestimmungen dazu am 13. Oktober[1]. In denselben Tagen setzte es sich mit Thorn und Elbing in Verbindung, um durch eine Gesandtschaft an den König von Polen diesen zu gewinnen und ihm die beschlossene hansische Gesandtschaft anzukündigen[2]. Alle drei Städte sandten gemeinsam den Danziger Sekretär Johann Wahl nach Polen[3], und dieser erzielte bei König Sigismund August einen Brief an die Königin von England, in dem er für die hansischen Wünsche eintrat[4]. Gleichzeitig bemühte sich Danzig, auch Herzog Albrecht zum Anschluß an das hansische Vorgehen zu bestimmen. Königsberg machte das Handelsverbot nur mündlich bekannt, da es eine schriftliche Verkündigung ohne Erlaubnis seines Landesherrn nicht wagte[5]. Inzwischen wandten sich die in Königsberg lebenden englischen Kaufleute an den Herzog und setzten durch, daß er trotz der Mahnung Danzigs und der Vorstellungen Königsbergs ihren Handel weiter genehmigte und eine nochmalige Eingabe seiner Hauptstadt kurz zurückwies, so daß auch diese das Handelsverbot nicht durchführen konnte[6].

Am 17. Dezember waren endlich die hansischen Gesandten, die Lübecker Dr. Hermann Plonnies und Gottschalk von Wickede sowie Hamburger Vertreter, zu der Reise nach Preußen, Polen und Livland gerüstet[7]. Am 9. Januar 1558 trafen sie in Danzig ein[8], wo sie in eingehenden Verhandlungen mit dem dortigen Rate bis zum Ende des Monats verweilten. Hier lief in dieser Zeit eine Anfrage des Königs von Polen über die Notwendigkeit des Handelsverbots ein[9], die am 28. Januar von den drei Städten Danzig, Thorn und Elbing dahin beantwortet wurde, daß dieses zu Recht bestehe und unbedingt nötig sei[10].

Schon im Dezember hatte Danzig seinen tüchtigen Syndikus Dr. Georg Klefeld vorausgeschickt, um der Hansegesandtschaft die

[1] 3228.
[2] 3226, 3229, 3232, 3233, 3235, 3236, 3237.
[3] 3244, 3245.
[4] 3256. Kölner Inventar, I, n. 1509.
[5] 3243.
[6] 3247, 3248, 3252, 3253, 3254.
[7] 3258, 3259, 3260.
[8] 3290.
[9] 3283, 3286.
[10] 3304.

Wege zu ebenen. Er suchte Elbing und Königsberg zur Festigkeit zu bestimmen, mußte aber erkennen, daß das Handelsverbot im Herzogtum Preußen schwer durchzuführen sein würde, zumal die Engländer am Hofe sehr emsig dagegen tätig waren[1]. Um die Jahreswende traf Klefeld am polnischen Hoflager in Wilna ein und setzte alles in Bewegung, um den König und die maßgebenden Männer für die hansischen Absichten günstig zu stimmen. Doch scheute der König vor einem Bruche mit England natürlich zurück, während der Großkanzler dauernd Ausflüchte machte[2]. Dagegen war die Stimmung den Engländern auch nicht gerade geneigt, es war auch niemand von ihnen am polnischen Hofe erschienen[3]. Die Ankunft der hansischen Gesandten verzögerte sich aber ziemlich lange; in dieser Zeit arbeitete Klefeld eine ausführliche Denkschrift über das Verhältnis der Hanse zu England aus, die er am 11. Februar an Herzog Albrecht übersandte[4].

Danzig bestimmte zu Teilnehmern an der Gesandtschaft seinen Bürgermeister Konstantin Ferber und Klefeld, der jedoch nicht nach Königsberg gehen konnte, sondern in Wilna abwartete[5]. Ferber traf mit den Lübeckern und Hamburgern am 3. Februar in Brandenburg am Frischen Haff zusammen und gelangte mit ihnen am folgenden Tage nach Königsberg, wo sie sofort beim Herzog Audienz hatten und ihnen auf ihre Werbung Antwort in Aussicht gestellt wurde[6]. Obwohl sie auf guten Erfolg hofften, wurden sie am 9. Februar durch das Endergebnis sehr enttäuscht. Denn der Herzog lehnte alles ab und berief sich darauf, daß er ohne seinen Lehnsherrn, den König von Polen, nichts machen könne[7], an diesen gab er den Gesandten dann ein Empfehlungsschreiben mit.

Am folgenden Tage wurde die Weitereise angetreten und führte durch das winterlich rauhe Ostpreußen und Litauen in neun

---

[1] 3261, 3263, 3274.

[2] 3277, 3282.

[3] 3301.

[4] 3328, 3329.

[5] 3315.

[6] 3308, 3310, 3311, 3315, 3318, 3319. Kölner Inventar, I, n. 1553.

[7] 3325. Wenn Kölner Inventar, I, n. 1553 Plonnies und Wickede davon sprechen, daß sie einen gnädigen Abschied bekommen haben, so kann sich das nur auf die äußere Form beziehen; nach dem Bericht Ferbers in 3325 war nichts erreicht worden.

Tagen nach Wilna[1]. Hier ließen sich die Verhandlungen von vornherein ganz aussichtsreich an. Am 24. Februar trugen die Gesandten ihre Werbung eingehend dem Könige vor[2]. Am 1. März erfolgte eine vorläufige, durch den Unterkanzler erteilte Antwort, und daran schlossen sich am nächsten Tage bis zum späten Abend dauernde Verhandlungen, die zu einem die Gesandten befriedigenden Ergebnis führten[3]. In dem am 10. März erteilten Abschiede[4] erklärte der König, daß er dafür sei, die äußersten Mittel gegen England zu vermeiden. Er erbot sich aber, durch eine Gesandtschaft die Königin von England um Wiederherstellung der hansischen Privilegien zu ersuchen und im Falle der Erfolglosigkeit eines solchen Vorgehens über neue Mittel, wie er der Hanse nützen könne, nachzudenken. Freilich erkundigte er sich auch gleich danach, in welcher Weise die Hanse sich ihm erkenntlich zeigen würde, eine Frage, auf welche ihm die Gesandten die Antwort schuldig bleiben mußten. Doch erklärte er sich damit zufrieden, daß ihm darüber nach Ausführung seines Versprechens Mitteilungen gemacht werden würden.

Damit war die Aufgabe der Gesandtschaft in Polen erledigt. Während Klefeld und Ferber über Kowno nach Danzig zurückkehrten[5], gingen die Hamburger und Lübecker nach Livland weiter, wo sie bis in den Mai verweilten, ohne etwas zu erreichen[6].

Aber auch das, was sie in Polen erlangt hatten, war wertlos. Denn die Hanse entschloß sich jetzt selbst nochmals zu einer Gesandtschaft nach England, und Danzig bat schon im März den König von Polen, deshalb die seinige vorläufig noch aufzuschieben, bis dieses Unternehmen zu Ende geführt sei[7], worauf jener natürlich gern einging[8]. Die hansische Gesandtschaft hatte keinen Erfolg und zeigte die Aussichtslosigkeit des ganzen Vorgehens[9], da-

[1] 3326, 3330, 3332, 3336.

[2] 3342, 3343.

[3] 3346, 3347.

[4] 3353.

[5] 3360, 3361, 3367.

[6] Bienemann u. Schirren, a. a. O.

[7] 3367, 3369.

[8] 3377.

[9] Der Rezeß dieser Gesandtschaft Kölner Inventar, I, n. 1640, Danzigen Inventar 3481, Anhang n. 15*.

her kam man auch auf die polnische Gesandtschaft nicht mehr zurück.

Von Danzig aus versuchte man noch, Herzog Albrecht zu schärferem Vorgehen gegen die Engländer zu bewegen. Man machte ihm Mitteilung von dem Verhalten des Königs von Polen und bat ihn, sich wenigstens nach seinem Beispiel zu richten und die Engländer nicht zu begünstigen[1], allein vergeblich. Er gestattete weiter ihnen den Handel ohne Einschränkung und blieb trotz aller Vorstellungen Danzigs und Königsbergs dabei[2]. Die Königsberger beklagten sich mehrfach darüber, daß er so handle und, während er ihnen doch selbst geraten habe, bei der Hanse zu bleiben, sie nun hindere, deren Beschlüsse auszuführen[3]. Doch auch dadurch ließ sich der Herzog nicht bestimmen, riet ihnen vielmehr, sie sollten ihm alle englischen Waren zur Verfügung stellen, damit sie keine Verantwortung treffe[4]. Dabei bemühten sich hier die Engländer aufs eifrigste, und einige von ihnen erklärten mit bezug auf Königsberg: »wann sie diese porte frey und offen haben muchten, fragten sie nichts nach den andern Ansehestedten«[3]. In derselben Zeit fanden sie auch ein neues Einfalltor an der Ostsee: sie knüpften mit Stolp und andern pommerschen Städten Verbindungen an und beförderten ihre Waren über diese nach Polen hinein[5].

So mußte man in den hansischen Kreisen recht resigniert sein. Das zeigt sich bei Danzig schon bei Eröffnung der Seeschiffahrt im April 1558. Damals publizierte es das Handelsverbot nicht mehr im allgemeinen, sondern wies nur seine Kaufleute und Schiffer darauf hin und ersuchte sie, nicht an Engländer oder solche zu verkaufen, welche die Waren in englische Hand bringen würden[6]. Und wenn es auch mit seinen Bitten beim Herzog von Preußen nicht nachließ, wenn Königsberg sich auch zur Beschlagnahme englischer Waren aufraffte[7], wenn auch im Juni noch eine Verhandlung darüber zwischen beiden Städten stattfand[8], so mußte man

[1] 3354, 3368, 3412.
[2] 3383, 3387, 3393.
[3] 3399.
[4] 3410.
[5] 3389.
[6] 3381.
[7] 3401, 3403, 3404, 3405.
[8] 3411.

schließlich doch einsehen, daß sich auf die Dauer das Handelsverbot nicht durchführen lassen würde.

Um so klarer wurde diese Überzeugung, als im Herbst die hansische Gesandtschaft unverrichteter Dinge aus England zurückkehrte. Da beantragte selbst Danzig, nachdem ihm der König von Polen kein Hehl daraus gemacht hatte, daß er das Handelsverbot für schädlich halte[1], dessen Aufhebung unter Hinweis darauf, daß es doch nicht aufrecht erhalten werden könne, zumal auch andere als Engländer, vor allem Holländer, hansische Waren nach England schafften[2]. Auf dem von Danzig nicht beschickten Tag der wendischen und Quartierstädte, der im Oktober in Bremen abgehalten wurde, vertrat nur noch Lübeck den schrofferen Standpunkt gegen die Engländer. Dieses setzte jedoch durch, daß es zur völligen Aufhebung der Handelssperre noch nicht kam, wohl aber wurde sie dahin abgemildert, daß der Handelsverkehr zwischen Engländern und Hansen in den Niederlanden frei gegeben wurde[3]. Doch wurde in der nächsten Zeit bereits tatsächlich wieder vielfach auch direkt mit Engländern gehandelt. Wenige Wochen nach dem Bremer Beschluß starb König Maria, und mit der Thronbesteigung ihrer Schwester Elisabeth beginnen ganz neue Zeiten für das Verhältnis zwischen der Hanse und England.

Der Versuch der Hanse, mit Gewalt ihre alte Stellung in England wieder zu erlangen, war gescheitert: die Zeitumstände waren dafür zu ungünstig geworden, und wie wenig sie sich dabei auf die Unterstützung der Fürsten verlassen konnte, hatte gerade das Verhalten des Königs von Polen und des Herzogs von Preußen gezeigt. Bald darauf begann dann ein neues Ringen mit der überlegenen englischen Macht, das in seinem Verlaufe notwendig zum Verluste der hansischen Stellung in England führen mußte.

---

[1] 3490.
[2] 3494.
[3] 3497. Kölner Inventar, I, S. 451/52.

VI.

Rezensionen.

1.

Bernhard Hagedorn, Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580—1648). Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von Dietrich Schäfer, Band VI. Karl Curtius, Berlin 1912. XXII, 568 S.

Von

Dietrich Kohl.

Bernhard Hagedorn hat im dritten Bande der »Abhandlungen« Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert bearbeitet' ohne das Buch als ersten Teil eines doppelbändigen Werkes zu charakterisieren. Da der vorliegende Band der Abhandlungen aber die Fortsetzung des dritten bildet, sieht der Verfasser sich veranlaßt, diesen Umstand im Vorworte zu rechtfertigen. Es handelt sich dabei um die Ausführung eines bereits bei den Vorstudien entworfenen Planes, dessen innere Berechtigung darauf beruht, daß die gesamte nunmehr bearbeitete Zeit einen einheitlichen Entwicklungsprozeß umfaßt. Der erste Teil schließt mit der Erreichung des Höhepunktes der Entwicklung, der zweite stellt den Kampf um die Behauptung der gewonnenen Stellung und den Niedergang des ostfriesischen Handelslebens bis zu einem für längere Zeit dann stationär bleibenden Zustande dar. Der Verfasser hat dabei den zweiten Band so zu gestalten versucht, daß er die Kenntnis des vorangegangenen nicht unbedingt voraussetzt.

Im ersten Abschnitt schildert Hagedorn Ostfrieslands wirt-

schaftliche und handelspolitische Lage zu Beginn der achtziger Jahre. Unter dem Einfluß der gewaltigen Entfaltung des Handels der Stadt Emden, den diese vor allem den vor der albanischen Verfolgung in ihre Mauern geflüchteten niederländischen Kaufherren verdankte, hatten sich auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes sehr gehoben. Es kam darauf an, sich auf dieser Höhe zu behaupten. Von ausschlaggebender Bedeutung für die weitere Gestaltung des Emder Verkehrslebens, von der der Erfolg in dieser Richtung abhing, war das politische Verhältnis der Stadt zum ostfriesischen Grafenhause. Im Gegensatz zu der sonstigen, typischen Entwicklung deutscher Städte hat hier die Loslösung von der stadtherrlichen Gewalt, wie sie im letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts eintrat, das Verkehrsleben nicht gefördert, sondern ihm geradezu die vernichtendsten Schläge versetzt. So lange die Stadt aber noch von einem »gräflichen« Rat regiert wurde und in Frieden mit dem Herrscherhause lebte, kamen dessen auswärtige Beziehungen ihrem Handel vielfach zu statten. In dem Verhältnis zu den Ostseemächten, abgesehen von Polen, trat dies weniger hervor. Die guten Beziehungen Emdens zum dänischen König beruhten auf allgemeinen handelspolitischen Gründen. Auch der Versuch, durch Eintritt in den Hansebund einen Rückhalt gegenüber den staatischen Niederlanden zu gewinnen, wurde von der Stadt betrieben, fand nur bei den Grafen — merkwürdigerweise — keinen Widerstand. Von größter Wichtigkeit jedoch für Emden wurde die Politik des Grafenhauses in den Beziehungen zu England, Spanien und dem Reich.

So kam die zweite Niederlassung der Merchant Adventurers in Emden (1580—1587), die Hagedorn im zweiten Abschnitt behandelt, wesentlich unter Mitwirkung der ostfriesischen Landesregierung zustande. Graf Edzard, dessen anfängliche Abneigung dagegen durch ein persönliches Schreiben der Königin Elisabeth beseitigt worden war, erneuerte den Engländern die ihnen 1564 gegebenen Privilegien zunächst auf sechs Jahre. Die der Gilde damit von neuem eingeräumte ungewöhnliche Ausnahmestellung war weder den Emder Kaufleuten noch der Stadt erwünscht, der damit die Möglichkeit des Eintritts in die Hanse völlig abgeschnitten wurde. Die Hansestädte, deren Rechte damals in England ihrer völligen Verkümmerung entgegengingen, waren erbittert und setzten

eine große diplomatische Aktion ins Werk, die dazu führte, daß den ostfriesischen Grafen von Kaiser und Reich 1582 geboten wurde, die Engländer aus der Stadt auszuschließen. Aber die Umtriebe des gräflichen Kanzlers Moller und englisches Gold bewirkten am kaiserlichen Hofe ein Verschleppungsverfahren, so daß das betreffende Dekret nicht zur Ausführung kam. Erst später, als der Graf selber in Zwistigkeiten mit der Königin und der Gilde geriet, weil er die Verlängerung der Privilegien von der Erledigung der ostfriesischen Beschwerden über das Treiben der holländischen Kaperschiffe abhängig machte, entfernten sich die Engländer aus der Stadt und eröffneten ihren Stapel in Stade. Eine Betrachtung der Wirkungen des siebenjährigen Aufenthalts der englischen Kompagnie auf den Emder Verkehr ergibt, daß die rein materielle Bedeutung der Niederlassung doch höher anzuschlagen ist, als die Emder selbst es getan haben.

Während die Engländer noch ihre Residenz in Emden hatten, stand das Emder Verkehrsleben wieder stark unter dem Einfluß des niederländischen Krieges. Damit beschäftigt sich der dritte Teil des Buches. Hagedorn zeigt, wie besonders der Übertritt der Stadt Groningen auf die spanische Seite bedeutungsvoll für Emden wurde. Dieses Ereignis brachte nicht nur eine neue Emigrantenschar nach der Stadt, unter der sich beiläufig auch der Chronist Abel Eppens befand, sondern gab auch, da die Staaten der Seeschiffahrt des Groningerlandes durch eine jeden Sommer wiederkehrende Emsblockade ein Ende machten, den Emdern Gelegenheit, durch die Schleichfahrt (die »Haitefahrt«) oder im Winterverkehr einen sehr einträglichen Handel zur Verproviantierung Groningens zu treiben. So wurde der Emder Handel, der seit der Heimkehr der Amsterdamer Emigranten 1578 im Niedergang begriffen gewesen war, von neuem gehoben. Die Jahre 1582 und 1583 sind sogar in ihrer Art als Blütejahre zu bezeichnen. Die Besetzung des Dorfes Oterdum an der Ems durch die Feinde Groningens, von wo aus nun auch im Winter zu Lande und zu Wasser der Verkehr überwacht werden konnte, erschwerte dann aber den letzteren erheblich und leitete eine Periode der schlimmsten Bedrückungen des Emder Handels ein. Das Kapitel, in denen die Wirkung des staatischen Lizenzenwesens und der großen niederländischen Handelssperre (1585), des eigentümlichen Systems der

Staaten, den Krieg in neutrales Land zu verlegen, dem Feinde die Zufuhr abzuschneiden und sich gleichzeitig auf indirektem Wege von ihm die Mittel zur Kriegführung zu verschaffen, geschildert wird, gehört zu den interessantesten des Buches. Zwar gingen die Staaten nach dem Untergang der Armada zum Offensivkrieg über, aber dies brachte dem Emder Verkehr keine Erleichterung, und die Versuche, durch Gesandtschaften sich Neutralität zu erwirken, hatten im ganzen ebensowenig wie Schadenersatzklagen tatsächlichen Erfolg. Erst als infolge der Wiedereroberung Groningens durch die staatischen Truppen (1594) der Krieg sich in die Ferne zog, schien eine bessere Zeit anbrechen zu sollen.

Ostfriesland hat im spanisch-niederländischen Kriege keine rühmliche Rolle gespielt. »Es scheint fast«, sagt Verfasser, »als wäre den leitenden Männern jedes Gefühl für Ehre und Schande geschwunden, die immer wieder zu den Generalstaaten zogen und dann gar zu den Staaten von Friesland, um die Erneuerung der Neutralitätsrezesse zu erbetteln, sich wie Lakaien behandeln ließen und endlich einen Papierwisch nach Hause trugen, um von neuem mißhandelt und mißachtet zu werden«. Die Gründe für diese Erscheinung, die Verfasser im Anfang des vierten Abschnitts untersucht, liegen in der damals in ganz Deutschland herrschenden übertriebenen Friedseligkeit, in der Überschätzung der Wirkung diplomatischer und juristischer Mittel, in der Unfähigkeit, sich zu kräftigem, von kriegerischen Machtmitteln unterstütztem Vorgehen zu entschließen, nicht zuletzt auch in dem störenden Einfluß des religiösen Gegensatzes auf die natürliche, den politischen und wirtschaftlichen Interessen entsprechende Gruppierung der Mächte. Dazu traten die Rivalitäten der Nachbarn Emdens an der Nordsee, die eine gemeinsame Vertretung der deutschen Handelsinteressen dem Auslande gegenüber unmöglich machten. Einen Lichtblick bildeten allein die Verhältnisse des deutschen Verkehrs nach der iberischen Halbinsel und dem Mittelmeer, wo die Not die deutschen Seestädte zu einer gemeinsamen Vertretung ihrer Handelsinteressen zwang. Diese Verhältnisse hat Verfasser nur kurz skizziert, da er eben mit einer Sonderarbeit über die iberische und mittelmeerische Fahrt beschäftigt ist.

In den folgenden Kapiteln wendet sich H. den besonderen ostfriesischen Verhältnisen wieder zu. Er betrachtet zunächst den

politischen Verfall Ostfrieslands und seine Wirkungen auf die wirtschaftlichen Verhältnisse. Hier zerstört er das günstige Bild, das die geschichtliche Überlieferung von der Regentschaft der Gräfin Anna geschaffen. Alle Momente, die den späteren Zusammenbruch der landesherrlichen Gewalt bedingten, waren unter ihr schon vorhanden: die unordentliche Finanzwirtschaft, das Fehlen einer Verfassung für die Stadt Emden, die Bevorzugung des Adels, die religiöse Zersplitterung. Besonders verhängnisvoll war es, daß die Gräfin unter Nichtbeachtung des von der alten Erbordnung vorgeschriebenen Erstgeburtsrechtes ihre Söhne gemeinsam mit der Grafschaft belehnen ließ. Dadurch wurde sie schuld an dem Bruderzwist, der dem Adel wie der Stadt Emden Gelegenheit gab, ihre Rechte auf Kosten der Grafengewalt zu vermehren. Die Verwirtschaftung der städtischen Mittel durch die Gräfin führt 1567 zur Einsetzung von Bürgerdeputierten. Auch weiterhin bewirkte die Unfähigkeit der gräflichen Verwaltung, daß die wichtigsten Obliegenheiten der Landesregierung auf Rat und Bürgerschaft übergingen. Nur dem Buchstaben nach blieb der Rat ein gräfliches Beamtenkollegium. Auch die ersten Schritte zur wirtschaftlichen Knechtung des Landes durch die Stadt wurden getan. Betrachtungen über das Emder Handelsleben in den neunziger Jahren zeigen dabei, daß trotz aller Schädigungen einzelner durch den Krieg die wirtschaftlichen Verhältnisse durchaus befriedigend waren. Der Verkehr, 1573 wesentlich von niederländischen Emigranten getragen, war jetzt nach allen Richtungen hin, nach der Ostsee, nach England, Holland, den französischen und iberischen Häfen, überwiegend in den Händen der Emder und anderer Ostfriesen. Emden beherrschte einen großen Teil des europäischen Seehandels, Emdens Überseerederei konnte sich sogar mit der des ganzen Königreichs England messen. Die allgemeine Beteiligung der Bürgerschaft an Handels- und Reedereigeschäften hatte den Wohlstand der Privaten durchweg bedeutend gesteigert.

Die ersten Erschütterungen des Emder Verkehrs stehen in Zusammenhang mit der sogenannten ersten Emder Revolution. Dies veranlaßt den Verfasser, auf die inneren politischen Vorgänge näher einzugehen. Die Grafen Edzard und Johann stritten miteinander und prozessierten am kaiserlichen Hofe. Dazu kam der Streit der Grafen mit den über finanzielle Willkür und mangelhafte

Rechtsprechung erbitterten Landständen, der ebenfalls zu einer Klage beim Kaiser führte. In der Stadt Emden ging die Bewegung von dem Prediger Menso Alting und seinen kalvinistischen Gesinnungsgenossen aus, die eine völlige Loslösung der Stadt von der gräflichen Gewalt erstrebten. Einen wichtigen Streitpunkt, der auch die Schiffahrt in Mitleidenschaft zog, bildete dabei das Recht der Ausstellung von Seebriefen für die kleineren Schiffe, das der Graf der Stadt zu nehmen versuchte. Im Jahre 1594 revoltierte die Bürgerschaft und besetzte die gräfliche Burg. Einige Zeit nachher kam durch Vermittlung der Staaten der Delfzylische Vergleich zustande, der fortan das Grundprivileg der Stadt bildete. Der Entscheid Kaiser Rudolfs von 1597 hob ihn zwar formell wieder auf, erneuerte aber seinen Inhalt. Damit war Emden, vor allem in bezug auf die Verfügung über seine Einkünfte, eine selbständige Stadt geworden.

Es ist erklärlich, daß die Spannung zwischen dem Grafen und dem auf revolutionärem Wege entstandenen neuen Stadtregiment nicht nachließ. Aber auch in der Bürgerschaft fand letzteres mehr und mehr Gegner, da die von den Führern der Bewegung in Aussicht gestellte Erleichterung der Lasten nicht eintrat, sondern der Rat, um sich Geldmittel zu verschaffen, neue Auflagen einführte. Mit den unzufriedenen Elementen trat der Graf in Verbindung, ermutigte sie und suchte mit ihrer Hilfe den verlorenen Einfluß wiederzugewinnen. So dauerten die gegenseitigen Feindseligkeiten fort. Auch als Graf Edzard II. 1599 starb und ihm sein Sohn Enno II. folgte, wurde es nicht anders. Des letzteren anfängliches Entgegenkommen wurde vom Rate, der ganz unter dem Einfluß der vom Kriegsrat beherrschten kalvinistischen Partei stand, schroff zurückgewiesen. Man verdächtigte das Grafenhaus geheimer Verbindungen mit Spanien. Einen Beweis dafür erblickte man in dem Umstande, daß in den spanischen Häfen bei den Emder Schiffern nur gräfliche Pässe anerkannt wurden. Die Weigerung, diese auszustellen, bildete ein Hauptmittel des Grafen im Kampfe mit der Stadt. Es zwang die Schiffer, zu ihm zu halten. Eine auf Veranlassung der Radikalen in die Stadt gelegte staatische Besatzung mußte infolge eines Aufstandes der Schiffer abziehen, wurde jedoch vorübergehend wieder in die Vorstädte aufgenommen. Dies verdarb den Emdern die ihnen von der Regierung der südlichen

Niederlande zugestandene Neutralität, und setzte sie den Dünkircher Kapern aus. Zur Befreiung gefangener Schiffer und Rückgabe der Schiffe erwies sich dabei wieder die Hilfe des Grafen, dessen Bruder in spanischen Diensten stand, als unentbehrlich. Trotzdem erlangte die Stadt nur mit Mühe und unter vielen Kosten den zweiten Brüsseler Neutralitätsrezeß. Zwischen der Stadt und dem Grafen kam ein Vergleich zustande.

Der sechste Abschnitt behandelt die dritte Niederlassung der Merchant Adventurers in Emden (1599—1602). Die infolge des englischen Kaperkrieges gegen die hansischen Spanienfahrer in den neunziger Jahren erneuerte hansische Aktion gegen die Gilde, die 1587 ihren Stapel nach Stade verlegt hatte, führte endlich 1597 zur völligen Ausschließung der Kompagnie vom deutschen Reichsboden. Die Folge war eine Einladung der Gilde nach Emden, wo sich in der Tat die englischen Kaufleute von neuem niederließen. Das kaiserliche Mandat wurde umgangen, indem die Niederlassung als eine private einzelner Kaufleute hingestellt wurde. Die günstigen Bedingungen, die sich dabei der Graf zu sichern gewußt hatte, hatten neue Streitigkeiten mit der Stadt zur Folge. Ein vorteilhafteres Angebot von seiten Stades veranlaßte 1602 die Engländer, sich wieder dorthin zu wenden. Später gelang es Hamburg, sie wieder, und zwar trotz wiederholter Bemühungen Emdens dauernd, an sich zu ziehen. Die kurzsichtige Gewinnsucht einzelner Städte hat die von Lübeck angeregte Reichsaktion gegen die gefährlichsten Feinde des deutschen Handels zu nichte gemacht. Ein neuer Versuch, eine großzügige Reichshandelspolitik zu begründen, ist nicht gemacht worden.

Der Niedergang des Emder Handels, dessen Darstellung den Abschluß des Buches bildet, ist in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß die in der Stadt herrschende kalvinistische Partei, um sich in ihrer Stellung zu behaupten, sich eng an die Staaten anschloß, deswegen eine staatische Besatzung aufnahm und dadurch die Emder Neutralität wieder in Frage stellte. Daraus folgten in den spanischen Niederlanden und auf der iberischen Halbinsel, wo man eben gegen Ende des Jahrhunderts den Verkehr der aufständischen Niederländer völlig sperrte, umfassende Beschlagnahmen von Emder Schiffen. Zugleich spielt in diese Verhältnisse eine neue revolutionäre Aktion gegen den Grafen

Enno hinein, den die Radikalen des Einvernehmens mit den Spaniern bezichtigten, weil von diesen nur gräfliche Seepässe als gültig anerkannt wurden. Durch ein ganzes Gewebe von Lügen wußte man die Verantwortung für die immer größeren Umfang annehmenden Konfiskationen in den iberischen Häfen, für das Elend der auf die Galeeren verbannten Emder Schiffer, das einen Widerhall in den Klagen und Drohungen ihrer Angehörigen gegen den Magistrat fand, dem Grafen aufzubürden. Es kam sogar zu einem Kriege der Stadt gegen ihn. Aurich wurde von den Emdern erobert, das Archiv des Grafen fiel in ihre Hände. Obwohl aber letzteres die völlige Schuldlosigkeit des Grafenhauses bezüglich der von den Emder Machthabern erhobenen Anklage des Verrats erwies, wurde diese Entdeckung doch der Öffentlichkeit vorenthalten, Der fortschreitende Rückgang des Seeverkehrs konnte nicht mehr aufgehalten werden. Auch in der Zeit des Waffenstillstandes bemühte man sich vergeblich um Zurückführung der früheren Handelsblüte. Eine Entschädigung dafür suchte man in der weiteren Ausbildung des stadtwirtschaftlichen Systems, in der wirtschaftlichen Unterjochung des platten Landes und der Bevorzugung der Stadt vor der Landschaft bei der Aufbringung der ständischen Lasten. Aus dem furchtbaren Schicksal, das im dreißigjährigen Kriege Ostfriesland traf, der Verheerung des Landes durch die Mansfeldischen Truppen, für die Verf. die Politik der Niederlande verantwortlich macht, ist auch der Emder Handel nicht ohne weitere Schädigungen hervorgegangen. Kaufleute und Schiffer wanderten in großer Zahl ab, um den Verkehr unter neutraler Flagge betreiben zu können. Nach dem Kriege belebte sich auch der direkte Emder Handel von neuem, doch erreichte er die frühere Höhe nicht wieder. Im Wirtschaftsleben trat für längere Zeit eine Stagnation ein, auf die später ein noch tieferes Sinken folgte.

Die Arbeit beruht auf sehr umfangreichem Material, das dem Verfasser, wie im ersten Bande, vorzugsweise die Archive zu Emden und Aurich, außerdem aber die für die behandelte Zeit in größerer Zahl vorhandenen, teils gedruckten, teils handschriftlichen, zeitgenössischen Aufzeichnungen lieferten. Besonders entsagungsvoll muß die Durcharbeitung der Rechnungs- und Hebebücher der Emder Kämmereiregistratur gewesen sein. Auch die einschlägige deutsche und niederländische Literatur ist gewissenhaft benutzt.

Im wesentlichen ist aber das vom Verfasser bearbeitete Gebiet von ihm selbst gewonnenes historisches Neuland. Nicht nur die Emder Verkehrsgeschichte ist mit diesem und dem ersten Bande neu begründet, eigentlich sogar erst geschaffen worden. Auch für die Geschichte der benachbarten Länder und Städte, wie Groningens, Westfalens, Oldenburgs, Bremens, sind neue Ergebnisse abgefallen. Dabei ist es Hagedorn dank gründlicher Beherrschung des Stoffes gelungen, zwischen den Tatsachen zahlreiche verbindende Fäden zu knüpfen und einen äußerst interessanten Zusammenhang zwischen den politischen, geistigen und wirtschaftlichen Hergängen der Zeit aufzudecken. Die Kritik, die Verfasser an Persönlichkeiten wie der Gräfin Anna, den Grafen Edzard und Enno, dem Prediger Menno Alting u. a., sowie an Parteien und Zeitströmungen übt, ist scharf, doch anscheinend wohl begründet. Bewußte Subjektivität scheint der Auffassung Hagedorns fern zu liegen. Denn durchaus erlaubt, ja beifällig zu begrüßen ist die Äußerung patriotischen Bedauerns über die verfahrenen wirtschaftspolitischen Zustände im Reiche, die den Niederländern und Engländern damals einen nicht wieder einzuholenden Vorsprung vor den Deutschen gaben. Die Sprache ist eindrucksvoll und flüssig; sie vermeidet mit Recht schwerfällige Satzgebäude. Der Ökonomie des Ganzen ist nicht so unbedingt zuzustimmen; einzelne Partien hätten vielleicht noch eine größere Abrundung vertragen können.

Von dem Abdruck statistischer Übersichten hat Verfasser auch in diesem Bande abgesehen. Die dafür im Vorwort gegebene Begründung ist einleuchtend, soweit sie Vollständigkeit der Vorarbeiten als conditio sine qua non für derartige Publikationen ansieht. Auch der Meinung, daß das Wesentliche die auf Grund der Einsicht in das statistische Quellenmaterial gewonnene Gesamtanschauung sei, kann man sich anschließen. Überflüssig wäre aber die Beigabe einer systematischen Statistik schon deswegen nicht gewesen, weil sie doch auch Gelegenheit geben soll, die vom Verfasser aus den Zahlen gezogenen Schlußfolgerungen nachzuprüfen. Doch hat sich Hagedorn veranlaßt gesehen, im zweiten Bande etwas mehr zahlenmäßige Belege zu geben als im ersten.

Das angehängte, Personennamen, Ortsnamen und Sachen umfassende Register gilt für beide Bände. Wenn in einzelnen Fällen den Stichworten nicht alle dahinter angeführten Stellen genau ent-

sprechen, so ist das bei der Ausführlichkeit des Verzeichnisses dem Verfasser nicht allzu hoch anzurechnen. Eine sehr brauchbare Zugabe ist auch die eingeklebte Karte der nördlichen Niederlande und Nordwestdeutschlands (im Maßstab von 1:300000), auf der die Exaktheit der Linienführung sich allerdings wohl noch hätte steigern lassen. — Der bevorstehenden Arbeit des Verfassers über die deutsche Spanien- und Mittelmeerfahrt darf man mit günstigen Erwartungen entgegensehen.

2.

Briefwechsel des Ubbo Emmius. Herausgegeben von Dr. H. Brugmans, Professor an der Universität von Amsterdam, und Dr. F. Wachter, Geh. Archivrat in Aurich. Band I: 1556—1607. Aurich 1911, Verlag von A. H. F. Dunkmann.

Von

C. Borchling.

Im Jahre 1464 wurde das östliche, heute deutsche Friesland durch die Bildung der Reichsgrafschaft Ostfriesland von dem westlichen Friesland politisch völlig losgelöst. Die sog. sächsische Fehde brachte dem großen Grafen Edzard vorübergehend den Besitz des Groningerlandes; schließlich mußte er aber froh sein, wenigstens sein Stammland gegen die übermächtige Koalition seiner Feinde behaupten zu können. Seit 1550 bewirkt die Befestigung der gräflichen Macht eine noch stärkere Isolierung Ostfrieslands, zugleich wird erst jetzt durch den Übergang der Niederlande an die Krone Spanien die ostfriesische Westgrenze zur Reichsgrenze. Die Verlegung der gräflichen Residenz aus dem reichen, selbstbewußten, calvinistischen Emden nach dem stillen lutherischen Landstädtchen Aurich trägt dieser Verschiebung der politischen Grenzen Rechnung, sie ist aber zugleich der sichtbarste Ausdruck der reinen Kabinetspolitik, die die Grafen von nun an zu befolgen gedachten. Es war eine ganz natürliche Reaktion, wenn nun die Gegner der Grafen, d. h. der westliche Teil des Landes und seine Stände, an der Spitze die Stadt Emden, erneuten Anschluß nach Westen suchten. Der gerade jetzt einsetzende Freiheitskampf der Niederlande brachte

zahlreiche niederländische Flüchtlinge nach Emden, Leer und Norden, überaus groß war die Sympathie mit den verfolgten Glaubensgenossen und der Jubel über die nach langem Ringen einsetzenden glänzenden Erfolge. Der Gedanke der friesischen Gemeinbürgschaft nahm wieder greifbare Gestalt an, seitdem die friesischen Lande zwischen Zuidersee und Ems als selbständige Provinzen dem Bunde der Generalstaaten beigetreten waren. Jetzt empfanden die ostfriesischen Calvinisten sich selbst als die Unterdrückten, nach politischer Freiheit Verlangenden, und ihr gräflicher Bedrücker erschien ihnen wie der spanische Tyrann. Die alte friesische Freiheit, wie man sie sich aus den alten friesischen Gesetzen der Versammlungen am Upstalsboom herauslas, war in der neuen Republik der Niederlande wiedererstanden; diese Freiheit auch im eigenen Lande zu verwirklichen, wurde das glühend ersehnte Ziel auch der ostfriesischen Opposition. Der literarische Wortführer dieser Männer, derjenige, der die romantischen Ideen von der alten friesischen Freiheit und den gemeinfriesischen Gedanken am konsequentesten durchgedacht hat, ist Ubbo Emmius, der große ostfriesische Geschichtschreiber. Die sechs Dekaden seiner »Rerum Frisicarum Historia« beschränken sich nirgends auf das engere Ostfriesland, sondern wie zur Zeit der alten Küren und Landrechte gibt es für ihn nur das eine große Friesland von der Zuidersee bis zur Weser. Es kümmert ihn wenig, wenn außer der kaum je ernstlich vorhandenen politischen Einheit längst auch das einigende Band der friesischen Sprache zerrissen war. Groningerland und Ostfriesland hatten ja bereits seit dem 15. Jahrhundert die altfriesische Sprache mit der niedersächsischen vertauscht; und bei dem Herabsinken der alten Volksmundarten in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts war in den Landen westlich der Ems das Holländische, und zwischen Ems und Weser das Hochdeutsche zur herrschenden Sprache in Verkehr und Literatur geworden. Für Emmius existiert diese Schwierigkeit nicht, denn er spricht die internationale Sprache des Gebildeten jener Zeit, das Lateinische. Alle seine großen historischen Werke sind lateinisch abgefaßt, nur wo er sich ausdrücklich an die große Masse des Volks wenden will, wie in den beiden Streitschriften gegen die David Jorissche Irrlehre, bedient er sich der niederdeutschen Sprache. In dem Ruhme seiner tiefgründigen gelehrten Bildung sind sich alle Zeitgenossen einig,

er ist einer der wenigen wirklich großen Humanisten, die Ostfriesland hervorgebracht hat.

Auch darin ist Ubbo Emmius ein echter Humanist, daß er einen außerordentlich umfangreichen Briefwechsel geführt hat. Eine vollständige Publikation seiner gesamten Korrespondenz, wie sie die vorliegende Ausgabe beabsichtigt, ist also ein äußerst verdienstliches Unternehmen, da sie nicht nur auf die Person des Emmius, sondern auf die ganze Zeitgeschichte der friesischen Lande helles Licht werfen wird. Der bis jetzt erschienene Band I umfaßt die Zeit von 1556—1607, also bis zum Erscheinen der fünften Dekade der Rer. Fris. Historia. Wie die Arbeit zwischen den beiden Herausgebern verteilt worden ist, geht aus diesem Bande nicht hervor. Ein kurzes Vorwort ist von Brugmans allein unterzeichnet, er nimmt darin auch die Verantwortung für die bei der Edition befolgten Grundsätze auf sich. Eine nähere Spezifizierung dieser Grundsätze, sowie eine Gesamtcharakteristik des Ubbo Emmius und seines Briefwechsels wird dem zweiten Bande vorbehalten, der auch die Register bringen soll. Auch die Kritik wird deshalb ihr Gesamturteil bis zum Erscheinen des zweiten Bandes zurückstellen müssen.

Von den 276 im ersten Bande mitgeteilten Briefen sind nicht weniger als 216 von Emmius selbst geschrieben worden, ihm gehört also der Hauptanteil der ganzen Sammlung an. Von den übrig bleibenden 60 Nummern stammen 43 allein aus den beiden Jahren 1606/7; es ist die große ostfriesische Korrespondenz aus Emden, an der Spitze die 19 Briefe Menso Altings und 8 Briefe des Emder Syndikus Johannes Althusius, der beiden Hauptführer der Emdischen Opposition. Auch Daniel Alting, der unerschrockene, ein drastisches Niederdeutsch schreibende Syndikus des dritten Standes Sixt van Amama, der Ratsherr Samuel van Wingene und der Emmius nahe verwandte Hero Boyen sind unter den Absendern. Auf alle diese zahlreichen Zuschriften aus Emden ist leider keine einzige Antwort des Emmius erhalten; die Briefe des Emmius aus diesen beiden Jahren, die jetzt mit der ostfriesischen Korrespondenz untermischt stehen, sind fast ausschließlich an westfriesische oder groningische Adressaten gerichtet. Es hat überhaupt ein eigener Unstern über der Korrespondenz des Emmius gewaltet: gerade bei denjenigen Korrespondenten, mit denen Emmius den lebhaftesten

Briefwechsel unterhalten hat, ist jedesmal nur die eine Hälfte erhalten geblieben, entweder die von Emmius geschriebenen oder die an ihn gerichteten Briefe. In der ostfriesischen Korrespondenz fehlen die Briefe des Emmius, in der westfriesischen die Antworten seiner Freunde. Mehr als die Hälfte aller Briefe des Emmius sind an seine beiden wichtigsten nicht-ostfriesischen Korrespondenten gerichtet, nämlich 82 an den Kamper Bürgermeister und Kommittierten der Generalstaaten Johan Witte, und 46 an Sibrandus Lübbertus, der seit 1605 in Emmius' Briefverkehr an die Stelle des Johan Witte tritt. Die lateinischen Lobgedichte dieser beiden Freunde auf die Rerum Fris. Historia sind uns durch den Druck des Werkes erhalten geblieben, von ihren Briefen an Emmius kein einziger. Ebensowenig die Antworten des Regnerus Hachtingius und Abraham von Dohna, denen Emmius je acht resp. neun Briefe gesandt hat. Hoffentlich wird dieser Verlust durch glückliche Funde noch einmal wieder wett gemacht. Daß die Herausgeber zutage liegendes Material übersehen hätten, vermag ich nur bei den drei Briefen des Aeibo Inen an Emmius nachzuweisen, die H. Reimers im Emder Jahrbuch Bd. 16, S. 302—306, mitgeteilt hat; sie gehören, wie ihre Adresse beweist, noch der Leerer Zeit des Emmius an. Vgl. ferner Hamburg, Stadtbibl., Supellex epist. 60 (fol.) 243 (U. E. an Joh. Meursius 10. Sept. 1604; Copie).

Auf den Inhalt der Briefe hier im einzelnen einzugehen, muß ich einem Kundigeren überlassen. Nur noch ein paar Worte über die wenigen deutschen Briefe dieses Bandes. Von den 276 Nummern sind nur 17 nicht lateinisch; außerdem enthalten drei Briefe (Nr. 15, 208, 218) je einen nd. Satz, und in Nr. 8 wird eine nd. Urkunde zitiert. Ein hochdeutscher Brief ist überhaupt unter Emmius' Korrespondenz dieses Bandes nicht erhalten; die Herausgeber haben nur zu Nr. 111 einen hd. Brief des Grafen Johan v. Oldenburg an Graf Ludwig v. Nassau als Anhang beigegeben. In der gleichen Angelegenheit (der Hamelmannschen Streitsache) schreibt Emmius selbst an die beiden Grafen niederdeutsch (Nr. 111 u. 113). Sonst sind nur noch zwei niederdeutsche Briefe des Emmius vorhanden: Nr. 7 an Eyse Lanckes in Völlen und Nr. 150 an einen unbekannten ostfriesischen Freund. Keine Privatbriefe mehr, sondern literarische Aufsätze sind Nr. 74 und 163, die Vorreden zu den beiden Streitschriften des Emmius gegen die Irrlehren des

David Joris, zugleich die einzigen niederländischen Stücke dieses Bandes aus Emmius' Feder. Die (nicht zahlreichen) Briefe von Niederländern an Emmius sind sämtlich lateinisch, dagegen findet sich unter seiner ostfriesischen Korrespondenz gerade ein Dutzend deutscher Briefe. Dabei ist die genauere Bestimmung der verwendeten Mundart nicht uninteressant: in gutem ostfriesischem Niederdeutsch, wie es Emmius selbst in seinen oben erwähnten vier nd. Briefen verwendet, schreiben an ihn sein Bruder Dyke Emmen (Nr. 10) und die Emder Pieter v. d. Eeck und Friedrich von Vervou (Nr. 247 u. 262). Sonst ist die Emder Korrespondenz von 1606/7 entweder lateinisch oder niederländisch, aber auch hier wieder mit Abstufungen: ein leidlich reines Holländisch schreibt nur Samuel van Wingene (Nr. 226), während Sixt v. Amama (Nr. 210, 219, 271), Daniel Alting (Nr. 217) und das vielleicht mit Amama identische Magistratsmitglied (Nr. 229 u. 231) das gleiche stark groningisch gefärbte Niederländisch verwenden. Ein hübsches Beispiel hd.-nd. Mischsprache ist endlich Nr. 7 (von 1588), das Schreiben, in dem die Kirchgeschworenen von Leer dem Ubbo Emmius seine Wahl zum Rektor der Schule in Leer anzeigen. Dem Freunde der kräftigen alten niederdeutschen Sprache empfehle ich besonders die Briefe von Samuel v. Wingene und Sixt v. Amama. So schreibt v. Wingene S. 384 humorvoll: »Wat belangett onsen toestandt, die groeit en bloijt gelijck den peperboem te karsmisse«. Temperamentvoller noch ist Amama: er ereifert sich über die Wankelmütigkeit der Hausleute, die er auf dem Marienhaver Landtage mit allen Mitteln vor der Überredung des gräflichen Kanzlers zu bewahren sucht, »dat ic het mit de tanden hebbe moeten holden tgen' noch beholden is« (S. 354). Als der Graf behauptet, er habe »reden genuch« (Gründe genug), um eine verhaßte Umlage durchzudrücken, hält ihm Amama bissig den Grundsatz der Marodeure entgegen (S. 374): »Reden genuch, seggen de souldaten, de boer heft twintich coyen«. Von einer erfolglosen Gesandtschaft heißt es S. 374: »se brengen even so veel appelen als peren«. S. 358 zitiert er eine derbe Stelle aus dem »Ulenspiegel», und S. 357 scheint er sich gar auf das alte Volksbuch von Salomon und Markolf zu beziehen: der Graf und seine Räte suchen nach allen möglichen Gründen, um die Forderungen der Stände nur ja ablehnen zu können. »Somma sij

slachten Morcolysen, die geen boom vinden conde daer hij aen wilde hangen«. Ein paar Textbesserungen zu den deutschen Briefen mögen diese Anzeige abschließen: S. 356, 19 lies: »syne mede erven, Z. 29 niets; S. 357, 6 eewich; S. 358, 15 Amelijnck; S. 14, 19 scholen. — Druck und Ausstattung des Bandes sind vortrefflich. Daß der Band nicht in der Reihe der vom Staatsarchiv zu Aurich herausgegebenen »Quellen zur Geschichte Ostfrieslands« erscheint, obwohl er ihnen äußerlich völlig gleich sieht, erklärt sich aus der Mitbeteiligung der niederländischen gelehrten Institute, denen das Vorwort S. VII den Dank für die finanzielle Unterstützung der Ausgabe ausspricht. Wir sehen in dieser Zusammenarbeit der deutschen und niederländischen Wissenschaft ein bedeutungsvolles Symptom und nicht das geringste Verdienst der vorliegenden Publikation.

3.

Georg Friedrich Preuß, Philipp II., die Niederländer und ihre erste Indienfahrt. Breslau 1911. H. u. W. Marcus. 8°, 34 S.

Von

Hermann Wätjen.

In dieser scharfsinnigen Untersuchung erfährt die bekannte und namentlich von der deutschen Forschung energisch vertretene Theorie, daß Philipp II. durch Sperrung der pyrenäischen Märkte und wiederholte Beschlagnahme von Schiffen die niederländischen Rebellen wider ihren Willen zur Fahrt nach Ost- und Westindien gedrängt und »damit zur Gründung einer Seehandelsmacht von noch nie erreichtem Umfange gezwungen habe,« eine gründliche und m. E. völlig überzeugende Widerlegung. Stutzig geworden durch die abweichenden Angaben über die Daten der spanischen Gewaltmaßregeln und über die Zahlen der davon betroffenen niederländischen Fahrzeuge, hat Preuß die zeitgenössischen Berichte einer sorgfältigeren Prüfung unterzogen, als es bisher geschehen war, und ist so zu Ergebnissen gelangt, die das frühere Forschungsresultat geradezu auf den Kopf stellen.

Man hat häufig darauf hingewiesen, daß in den ersten Jahrzehnten des gewaltigen Ringens zwischen Philipp und den auf-

ständischen Provinzen die Handelsbeziehungen der beiden Gegner von den kriegerischen Ereignissen so gut wie unberührt blieben. Die Völker Iberiens waren im Laufe des 16. Jahrhunderts in völlige Abhängigkeit von der niederländischen Zufuhr geraten und konnten weder die Massenartikel des Nordostens noch die Erzeugnisse des niederländischen Gewerbefleißes entbehren. Im Interesse seiner Untertanen duldete Philipp stillschweigend diesen eigenartigen Verkehr. Als der König merkte, daß die Vorteile der Verbindung vor allem den Aufständischen zugute kamen und ihre Widerstandskraft stärkten, begann er auf Maßregeln zu sinnen, wie er die Rebellen an ihrer empfindlichsten Stelle, in ihrem Handel treffen könne. Wunderliche Projekte wurden erwogen. Philipp plante, die Kommunikation zwischen den Niederlanden und Polen zu stören, um auf diese Weise dem Getreidehandel des Gegners einen tödlichen Schlag zu versetzen. Man proponierte dem Monarchen, den gesamten Kornvorrat der deutschen Städte aufzukaufen. Granvella dachte den Hansen die ganze Versorgung Iberiens zu übertragen, ohne sich darüber klar zu werden, daß ihm der Handelsneid von Engländern und Niederländern einen dicken Strich durch die Rechnung machen würde. Da sich diese Gedanken als undurchführbar erwiesen, gewann ein anderer, von Granvella und seinen Freunden nachdrücklich empfohlener Plan immer größere Beachtung. Der Kardinal schlug der Regierung vor, sich mit kühnem Griff der in spanischen und portugiesischen Häfen liegenden englischen und niederländischen Schiffe zu bemächtigen, um durch eine plötzliche Handelsstockung den Gegnern die Lust zu nehmen, die pyrenäischen Märkte weiter zu besuchen. So reizvoll Philipp das Projekt erschien, er zögerte, darauf einzugehen. Erst die günstige politische Konstellation des Jahres 1585 änderte die Haltung des Monarchen. Als die Kunde von der Einnahme Antwerpens jeden Augenblick zu erwarten stand und der Fall der Handelsmetropole die Niederwerfung des Aufstandes nach sich zu ziehen drohte, gab Philipp den Befehl, die fremden Segler mit Beschlag zu belegen.

Über die Tat und ihre Folgen sind wir bisher nur mangelhaft unterrichtet gewesen. Die Angaben der Historiker widersprechen sich in wichtigen Punkten. Nach der Meinung einiger Forscher sind nur holländische und seeländische Fahrzeuge konfisziert worden, während in anderen Darstellungen von einer Schädigung aller am

spanischen Handel teilnehmenden Völker die Rede ist. Bald wird das Geschehnis in das Jahr 1584 verlegt, bald der Sommer 1585 als richtiger Zeitpunkt angegeben. Starke Schwankungen weisen, wie üblich in jenen Zeiten, die Zahlen der beschlagnahmten Schiffe auf. Sie bewegen sich zwischen 50 und 200. Auch über die Höhe des angerichteten Schadens herrscht Uneinigkeit. Auf neuere Darsteller des Vorgangs hat die farbige Schilderung Robert Fruins vielfach bestimmend gewirkt. »Der Schlag war fürchterlich,« schreibt der holländische Historiker[1], »die Stadt Hoorn allein verlor mehr als 30 Schiffe; mancher Seemann sah sein Vaterland nicht wieder und endete in einem spanischen Gefängnisse oder auf der Ruderbank einer Galeere. Vergeblich waren alle Bemühungen der Reeder, eine Rücknahme des königlichen Befehls zu erwirken. Sie wurden jahrelang in Atem gehalten, um schließlich zu erfahren, daß an Widerruf der Ordre nicht zu denken sei, daß Schiff und Ladung nicht herausgegeben würden. Es spricht für den Mut und die Unternehmungslust unserer Kaufleute,« fügt Fruin mit Stolz hinzu, »daß sie sich durch die erlittenen Verluste und durch die Aussicht auf weitere Schädigungen nicht abschrecken ließen, den Handelsverkehr mit Spanien fortzusetzen.«

Ganz anders stellt Preuß den Vorgang dar. Er weist zunächst auf das wichtige Patent Philipps vom 29. Mai 1585 hin, das die Beschlagnahme anordnet. Es scheint der Aufmerksamkeit der Forscher völlig entgangen zu sein. Aus seinem Inhalt geht deutlich hervor, daß wir es bei dem Übergriff mit einer militärischen Maßnahme zu tun haben. Der König wollte eine Armada ausrüsten, und da ihm die nötigen Schiffe fehlten, sich mit Gewalt in den Besitz derselben setzen. »Nicht auf Vernichtung des niederländischen Handels zielte der Streich in erster Linie ab, nicht einmal so sehr auf Schwächung der maritimen Kräfte des Gegners als auf Stärkung der eigenen. Der Befehl des Königs ist vor allem zu verstehen als Glied in der langen Reihe spanischer Versuche, wieder zur See aufzukommen und den Händen der germanischen Völker den Dreizack zu entreißen.« In sehr interessanten Ausführungen schildert Preuß dann das Schicksal der Beschlagnahmeordre von 1585 und erklärt, warum sie schließlich nur als Schreck-

[1] Tien jaren uit den tachtigjarigen oorlog (5. Aufl.) p. 207.

schuß wirkte. Den eifrigen Vorkämpfern für die Vernichtung des spanisch-niederländischen Verkehrs war am Madrider Königshofe eine Opposition von objektiver denkenden Staatsmännern entgegengetreten, die vor zu schroffen Maßregeln warnten. Sie gaben der Befürchtung Ausdruck, daß die Schließung der Häfen und die Wegnahme der in Iberien befindlichen niederländischen Schiffe das von dem Handel der Rebellen »mit 1000 Fasern umklammerte« Spanien viel schlimmer treffen würden als den Gegner. Ihm bliebe die Möglichkeit offen, andere Absatzmärkte für seine Waren im Süden zu finden, er könne auch seine Kauffahrer veranlassen, den Kurs nach Indien zu lenken, um so auf direktem Wege in den Besitz der vielbegehrten Gewürze zu gelangen. Das leuchtete dem König ein, und aus Besorgnis vor einem Einfall der Niederländer in das spanische Kolonialgebiet wagte er es auch in der Folgezeit nicht, den Bogen straff zu spannen. Daher kam es, daß das Dekret von 1585 lässig gehandhabt wurde, daß die Beschlagnahme nur in einzelnen Häfen zur Durchführung gelangte, und die angehaltenen Fahrzeuge, die arrestierten Bemannungen sehr bald ihre Freiheit zurückerhielten. »Die Entwicklung verlief also gerade umgekehrt, als die bisherige Auffassung will.« Von einem Zwang der Niederländer zur Indienfahrt durch Gewalttaten Philipps kann jetzt nicht mehr die Rede sein, denn »die Furcht vor dieser Möglichkeit hat den König von allen entscheidenden Maßregeln in jener Richtung abgehalten.«

So war die Störung des Handels nur eine vorübergehende. Trotz heftiger Proteste der kalvinistischen Geistlichkeit, die diese gottlose Unterstützung des Feindes nicht scharf genug verurteilen konnte, trotz Leycesters Handelsverbote und der Gefahr, aufs neue Schiff und Gut in Spanien zu verlieren, ward der Verkehr in vollem Umfang wieder aufgenommen. Denn »die Bedingungen, die ihn hervorgerufen, waren nicht aus der Welt zu schaffen, wirtschaftliche Überlegenheit auf der einen, Zwang der Bedürftigkeit auf der anderen Seite.«

Nach dem Falle Antwerpens frequentierten holländische und seeländische Kauffahrer in steigender Zahl Lissabon, um hier die köstlichen Gewürze zu laden, die man bis dahin größtenteils vom Scheldehafen bezogen hatte. In jeder Weise kamen die Portugiesen den Niederländern entgegen, einmal aus Sympathie für ihre Auf-

lehnung gegen Spanien, vor allem aber, weil man in Portugal ein großes Verständnis für den Wert einer zahlungsfähigen Kundschaft besaß. Dankbar gedachten auch später noch holländische Kaufleute der ihnen in Lissabon, Oporto und Vianna erwiesenen Freundschaft. In einer Denkschrift von 1622 heißt es: Unsere portugiesischen Geschäftsfreunde sind zu allen Zeiten ihren Verpflichtungen nachgekommen, mochte es sich um Bezahlung von Frachten oder um Begleichung von Rechnungen über gelieferte Manufakturen handeln. Sie haben uns immer aufgenommen, »als off zy onse vaders waeren«[1].

Von gelegentlichen Repressalien und Konfiskationen einzelner Fahrzeuge abgesehen, erlitt der spanisch-niederländische Verkehr von der Mitte der achtziger bis zur Mitte der neunziger Jahre keine nennenswerten Störungen. Unter fremden Flaggen und mit falschen Pässen besuchten die niederländischen Seefahrer die iberischen Reeden, wo man über ihre Nationalität wohl orientiert war, ihnen aber um des eigenen Profites willen keine Schwierigkeiten in den Weg legte. Da griff Philipp im April 1595 zum zweiten Male durch und ließ Schiffe der Rebellen beschlagnehmen. Eine Tat, die ähnlichen Beweggründen entsprang wie der Gewaltakt von 1585. Der König hatte Konvoifahrzeuge für die Silberflotte nötig und wollte den Rebellen, die sich in Spanien sicher zu fühlen schienen, ad oculos demonstrieren, daß er sie vollständig in seiner Gewalt habe.

Auch diesmal folgte die Rückgabe der Schiffe dem Beschlagnahmedekret auf dem Fuße. Wieweit Erzherzog Albrecht, der neue Statthalter der niederländischen Provinzen an dem Schritt beteiligt war, ist schwer zu sagen. Wahrscheinlich hoffte Philipp durch die Begnadigung einen günstigen Eindruck in den Niederlanden hervorzurufen und für den neuernannten Gouverneur Stimmung zu machen.

Man hat den Übergriff von 1595 sehr häufig als Ausgangspunkt der niederländischen Indienfahrten bezeichnet. Mit schlagenden Gründen weist Preuß diese weitverbreitete Ansicht als Irrtum zurück. Schon 1594, als noch niemand an eine Konfiskation dachte, wurde das indische Unternehmen in Holland und Seeland vor-

---

[1] Vgl. darüber Hans. Geschichtsbl. Jahrg. 1911, S. 457. Die obigen Sätze sind aus dem etwas umständlichen holländischen Urtext frei übertragen.

bereitet und in demselben Jahre der Versuch gemacht, den Norden Europas und Asiens zu umsegeln. Am 2. April 1595, bevor das Edikt des Königs in Kraft getreten war, verließ das Geschwader des Cornelis Houtman die holländische Küste. Damit fällt der so oft gegen den spanischen Monarchen erhobene Vorwurf, daß er durch seine rigorosen Maßnahmen die Niederländer nach Indien getrieben habe, in nichts zusammen. Solange Philipp lebte, wurden auch die pyrenäischen Märkte den Aufständischen nicht versperrt. Erst der Thronwechsel von 1598 führte eine Wandlung in dieser Politik herbei. Aber die Prohibitivdekrete Philipps III. und die im Jahre 1603 erlassene Ordre, daß auf alle Import- und Exportartikel, die in irgendeinem Zusammenhang mit den Niederlanden standen, ein Zuschlagszoll von 30% gelegt werden sollte, konnten Holländern und Seeländern keinen fühlbaren Schaden mehr zufügen. Hatten sie doch einen Ausweg gefunden, der größere Vorteile versprach, als das alte Frachtgeschäft sie zu gewähren vermochte[1]. Indien stand den Schiffen der Rebellen offen, und dieser Erfolg bot »der niederländischen Gewinnsucht und Abenteurerlust unermeßliche Aussichten.«

Im zweiten Teil seiner Arbeit legt Preuß dann die Gründe dar, die das kleine Handelsvolk an den Mündungen des Rheins veranlaßten, direkte Beziehungen zu Indien anzuknüpfen. Er unterscheidet dabei äußere und innere Momente. Bei den ersteren »wirkten mehrere Komplexe von Tatsachen und Ereignissen zusammen«, und wir haben in den Hauptvorgängen des Kampfes während der 80er und 90er Jahre des 16. Jahrhunderts, in der Eroberung Portugals durch Spanien, in dem Falle Antwerpens, dem Untergang der Armada und der Entstehung einer Republik der vereinigten Niederlande »zugleich auch treibende Kräfte zur Durchbrechung des spanischen Monopols zu erblicken.« War die Erwerbung von Portugal und die Verschmelzung der überseeischen Besitzungen dieses Landes mit Philipps Kolonien ein gewaltiger Sieg in Spaniens Augen, so lehrt die Geschichte der Folgezeit, daß durch die Vermehrung der Weltstellung der Niedergang des spanischen Universalreiches beschleunigt wurde. Philipp II. fehlte die Seemacht, um das unermeßliche Kolonialgebiet vor Einfällen

---

[1] Blok, Geschiedenis van het Nederl. volk III, p. 457 f.

der Rivalen zu schützen. Und mit Recht sagt Preuß: »In der unnatürlichen Größe und Weite der territorialen Ausmessungen bei sich immer deutlicher ergebender Machtlosigkeit, dauernde Fernwirkungen auszuüben, lag es begründet, daß der Zustand unmöglich von Dauer sein konnte.« Schon längst war es ein sehnlicher Wunsch der Niederländer gewesen, nach der Heimat der indischen Gewürze zu segeln. Aber der Umstand, daß man die vielbegehrten Artikel ebensogut in dem leicht zu erreichenden Lissabon bekam, hatte die gefahrvollen indischen Expeditionen unnötig erscheinen lassen. Solange Portugal unabhängig war, lag ja auch kein zwingender Grund vor, Schiffe nach Indien zu senden. Die Angliederung des portugiesischen Reiches an Spanien änderte aber die Sachlage vollkommen. Jetzt konnten die Niederländer jegliche Rücksichten auf die Portugiesen fallen lassen und durch einen Einbruch in die ehemals portugiesischen Kolonien einen Schlag gegen Philipp führen. Da Antwerpen seine Rolle als Weltmarkt ausgespielt hatte, gab es für die mächtig emporstrebende Handelsmetropole Hollands, für Amsterdam keine wichtigere Aufgabe, als die Erbschaft des Scheldehafens im indischen Geschäft anzutreten.

Diese Bestrebungen erhielten durch zwei politische Ereignisse eine wesentliche Förderung. 1588 ging Spaniens Seemacht zugrunde, und 4 Jahre später erlag Alexander Farnese von Parma, der gefährlichste Gegner der Aufständischen, den Strapazen des endlosen Krieges. Die in Flandern zurückgebliebene, führerlose Soldateska war dem kleinen, aber vortrefflich geschulten Heere des Grafen Moritz von Oranien in keiner Weise gewachsen. Seine glänzenden Waffentaten befreiten das Grundgebiet der Utrechter Union vom Feinde und »schlossen den niederländischen Garten«[1]. Dadurch gelangten die vereinigten Provinzen »wieder zu einer gewissen geographischen Sicherheit«[2], und das zu Wasser und zu Lande gewonnene Übergewicht räumte die letzten Hindernisse beiseite, die der Erfüllung des Wunsches, nach Indien zu segeln, noch im Wege gestanden hatten.

Im Schlußabschnitt seiner Schrift, dem meines Erachtens besten

---

[1] Blok, III, p. 424.

[2] Ranke, Spanische Monarchie II. Abt., p. 417.

Teil der ganzen Untersuchung weist Preuß nach, daß nicht Zwang, sondern unaufhaltsamer Ausdehnungsdrang die Niederländer zur Aufnahme der Indienfahrten getrieben hat. Mochte auch bei den Kaufleuten die Hoffnung auf reichen Gewinn der allein »ausschlaggebende Gesichtspunkt« für das indische Unternehmen sein, die Regierungs- und Militärkreise sahen in ihm ein willkommenes Mittel, den Nationalkrieg in die Kolonien zu übertragen und durch Störung der Verbindung zwischen ihnen und dem Mutterlande der spanischen Monarchie empfindlich zu schaden. Mit dem Auftauchen des indischen Projektes erwachte im niederländischen Volke wie einst bei Spaniern und Portugiesen die Lust, auf Abenteuer auszuziehen und Goldländer zu suchen. Und da schien keine Geahr zu groß, kein Weg zu schwer, um das Ziel zu erreichen· Schiffer, die den Kampf mit den Elementen ebensowenig scheuten wie eine Begegnung mit Dünkirchner Kapern oder den berüchtigten Korsaren von Tunis, Algier und Marokko, gab es in allen niederländischen Hafenplätzen, und welches Land nannte soviele Fahrzeuge sein eigen? »Hätten sie einem Feinde weichen sollen, da sie die See so ganz bezwungen? Die holländischen Schiffe hatten den Ruhm, sich eher zu verbrennen, als zu ergeben[1].« Wer wollte sie hindern, den Weg nach Indien einzuschlagen?

In folgenden wuchtigen Sätzen faßt Preuß das Resultat seiner Untersuchung zusammen: »Die Indienfahrt ist das genaue Gegenteil einer Verzweiflungstat gewesen, sie war nicht durch unpolitischen Zwang von spanischer Seite hervorgerufen. Sie muß und kann nur verstanden werden als der unaufhaltsame Ausbruch des die Gewähr stolzen Gelingens in sich tragenden weltbezwingenden Selbstvertrauens dieses unverbrauchten Seevolks, dem der jahrzehntelange Daseinskampf jeden Muskel gestählt hatte. Sie war das notwendige Ergebnis eines alle Fesseln sprengenden Ausweitungsdranges, der weiteren zwingenden Anreiz aus den Zeitumständen empfing.«

Ich habe den Inhalt der Schrift so ausführlich wiedergegeben und so viele Zitate eingestreut, um dem Leser den Gedankengang des Verfassers möglichst deutlich zu machen. Die Darlegungen von Preuß treffen, wie ich schon zu Beginn meiner Besprechung

---

[1] Ranke, Span. Monarchie, p. 334.

sagte, den Nagel auf den Kopf. Mögen auch einzelne Punkte der Abhandlung durch weitere Forschungen eine Korrektur erfahren, die Hauptergebnisse können dadurch nicht erschüttert werden. Auf die Frage, wie entstanden die niederländischen Indienfahrten, hat diese wohldurchdachte, klare und anziehend geschriebene Studie die richtige Antwort gegeben.

4.

Bothe, Fr., Gustav Adolfs und seines Kanzlers wirtschaftliche Absichten auf Deutschlaud. Frankfurter historische Forschungen herausgegeben von Prof. Dr. G. Küntzel. Heft 4. Frankfurt a. M. 1910.

Von

Johannes Kretzschmar.

Die Persönlichkeit des genialen Schwedenkönigs hat von je eine große Anziehungskraft auf die historische Forschung ausgeübt und seit langem hat das Urteil über ihn, das in früheren Zeiten nur eine Idealfigur erkennen wollte, sich insofern gewandelt, als man erkannte, daß neben den idealen religiösen Motiven auch sehr reale politische in ihm lebendig waren, die seinem Handeln Maß und Ziel gegeben haben. In jüngster Zeit hat diese letztere Auffassung sehr stark an Schärfe zugenommen. Bothe macht nun den sehr interessanten und beachtenswerten Versuch, neben den religiösen und politischen Motiven des Königs auch seine wirtschaftlichen aufzudecken, und vertieft damit nicht nur die Kenntnis, die wir von seiner überragenden Persönlichkeit haben, wesentlich, er macht uns auch das Bild des Königs noch farbenreicher und vielseitiger und damit noch anziehender.

Der große König hat in der Tat das Erbe seines Großvaters, Gustavs I. Wasa, auch in dieser Beziehung angetreten und sich bemüht, Handel und Gewerbe seines Vaterlandes unabhängig vom Auslande zu machen und statt dessen Schweden zu einem selbständigen Faktor im europäischen Wirtschaftsleben zu erheben. Ja seine Pläne flogen höher, er wollte seine Untertanen bei der Verteilung der Erde mit teilnehmen lassen; von ihm stammen die

Pläne schwedischer Kolonisation in den neuentdeckten Erdteilen.

Soweit war man bisher über Gustav Adolfs Bestrebungen einig. Das Neue, das Bothe bringt, ist, daß er zu erweisen sucht, daß Gustav Adolfs Eingreifen in den großen deutschen Krieg nun nicht allein von religiösen und politischen Motiven diktiert worden sei, sondern daß ihn dabei wirtschaftliche Beweggründe mindestens in demselben Maße geleitet haben, und daß er, einmal in Deutschland zur Macht gekommen, wirtschaftliche Ziele großartigsten Stiles verfolgt habe, die seinen politischen mindestens gleichkommen.

Nach Bothe hat der drohende Einbruch der spanisch-habsburgischen Macht in den Ostseehandel dem König den Kampf um das dominium maris baltici aufgezwungen, da sonst der schwedische Handel unrettbar verloren gewesen wäre. Gustav Adolf mußte — ebenso wie er es vorher gegenüber Rußland und Polen getan hatte — die deutsche Ostseeküste, oder doch einige ihrer Häfen besetzen, um dem schwedischen Handel Absatzgebiete zu erhalten. Als er sich dann das evangelische Deutschland unterworfen hatte, wuchsen sich aber seine Pläne zu einem großen Handels- und Zollverein Schwedens und Deutschlands aus, der wieder in erster Linie dem schwedischen Handel zugute kommen sollte. Als Mittel, diese Pläne durchzuführen, sollte ihm die schwedische Süderkompagnie dienen, eine Schöpfung des bekannten Holländers Wilhelm Usselinx, des Gründers der westindischen Handelskompagnie. Die Durchführung dieser wirtschaftlichen Pläne sollen denn das Ziel des Königs in Deutschland gewesen sein, sie sollten gleichsam seine geplanten politischen Umwälzungen krönen.

Soweit der erste Teil in Frage kommt, wird man Bothe folgen können; es ist sicher, daß wirtschaftliche Fragen den König bei seinen politischen Aktionen mitgeleitet haben, und wir dürfen Bothe für manchen Fingerzeig dankbar sein, mit dem er auf bisher nicht beachtete Zusammenhänge hinweist. Skeptischer dagegen wird man sich dem zweiten Teile seiner Ausführungen gegenüber verhalten müssen. Es scheint fast, als wenn die sehr sanguinischen Hoffnungen und Erörterungen des projektereichen Antwerpener Kaufmannes auf Bothe mehr Eindruck gemacht haben, als zulässig ist. Hier wäre kühlere Kritik mehr am Platze gewesen. Er identifiziert doch die Ausführungen Usselinx' zu sehr mit Anschauungen

des Königs, ohne daß dafür andere Beweise vorliegen, als daß der König den Holländer seinen Plan hat betreiben lassen und daß er ihn gefördert hat. Man wird den wahren Absichten des Königs doch wohl mehr gerecht, wenn man nach wie vor die politischen Motive und Ziele in den Mittelpunkt stellt, er wußte selbst am besten, daß sie ihm die reale Macht verliehen, dann die religiösen und auch wirtschaftliche Pläne zu verwirklichen; und wenn man annimmt, daß die zahlreichen Maßregeln des Königs auf wirtschaftlichem Gebiet in dieser Zeit zunächst das eine Ziel hatten, ihm die Mittel zu verschaffen, deren er so dringend für seine Armee bedurfte, um seine politischen Absichten durchzusetzen. Bothe entwirft ein in leuchtenden Farben gehaltenes Bild von der glänzenden Zukunft, die die Süderkompagnie für die Beteiligten geschaffen haben würde — er übersieht nur die Schwierigkeiten, die ihrer Verwirklichung entgegenstanden. Und fast scheint es, als ob der König selbst sich den Plänen Usselinx' gegenüber reservierter verhalten hätte als sein Kanzler, der dann nachher eine gründliche Niederlage bei ihrer beabsichtigten Durchführung in Deutschland erlitt. Daran war keineswegs allein die Schlacht bei Nördlingen schuld, vielmehr geben die zahlreichen Einschränkungen, die die Stände 1634 zu Frankfurt durchsetzten, vor allem, daß man den Besitzern der Regalien ihre Zölle vorbehielt, einen deutlichen Fingerzeig. Sie allein wären schon ein unübersteigbares Hindernis für die Zollunion, die Bothe annimmt, gewesen.

Die sehr fleißigen und umfassenden Studien Bothes, das soll nochmals betont werden, haben aber auf eine Seite der Tätigkeit des Königs mit Nachdruck aufmerksam gemacht, der man mehr Beachtung als bisher wird schenken müssen. Wir möchten wünschen, daß hierfür in erster Linie die reichen Bestände des Stockholmer Reichsarchivs einmal ausgebeutet würden, von denen Bothe nur die Briefe Usselinx' an Oxenstierna vorgelegen haben. Besonders über den Kupferhandel wären weitere Aufklärungen erwünscht. Auch Bothe weiß nichts darüber zu berichten, was aus den zahlreichen Kupferkreuzern geworden ist, die der König nach Deutschland kommen ließ. Einen Einfluß auf das deutsche Wirtschaftsleben haben sie anscheinend nicht gehabt, nach des Königs Tode hören wir wenigstens nichts mehr von ihnen.

5.

Posthumus, N. W., Bronnen tot de Geschiedenis van de Leidsche Textielnijverheid. Tweede deel 1481—1573. Rijks geschiedkundige Publicatiën 14, Haag 1911, XVI und 783 S.

H. D. J. van Schevichaven und **J. C. J. Kleijntjens S. J., Rekeningen der Stad Nijmegen 1382—1543.** Deel I 1382—1427, deel II 1428—1513. Nijmegen 1910, 1911.

Von

Rudolf Häpke.

Bereits nach Jahresfrist läßt Posthumus den zweiten Band seiner großangelegten Publikation dem ersten[1] folgen. Wieder hat das Archiv der Stadt Leiden eine Fülle wertvoller Überlieferung geboten. Zweimal ist es in dem im zweiten Bande behandelten Zeitraum zur Kodifikation des Gewerberechts der Tucherei gekommen (1541 und 1568); die Ordnungen sind in der umfangreichen Draperie-Keurboeken V (n. 1034) und VI (n. 1214) niedergelegt. Die Versuche, dem unbefriedigenden Zustand der Wollindustrie aufzuhelfen, haben zahlreiche Erklärungen und Erhebungen veranlaßt, die amtlichen Charakter tragen. Die Landesregierung hat 1494, 1514 und 1540—41 von der wirtschaftlichen Lage Leidens Kenntnis genommen. Neben die seinerzeit von Fruin herausgegebenen »Enqueste« von 1494 (hier im Auszug Nr. 724) und »Informacie« von 1514 (Nr. 834) stellt Posthumus in Nr. 1031 die eingehenden Aussagen vom Winter 1540—41 über die in Leidens unmittelbarer Umgebung betriebenen »Buitenneringen«. Auch die Beziehungen zum englischen Wollstapel zu Calais haben einen bedeutenden archivalischen Niederschlag zur Folge gehabt. Über die Editionsweise haben wir uns in der Besprechung des ersten Bandes bereits geäußert; der vorliegende legt den Wunsch nahe, daß hinfort noch mehr mit Regesten und Inhaltsangaben gearbeitet werden möge. Für die Formalien, die lediglich den Kanzleigebräuchen ihr Entstehen verdanken und die sich nament-

[1] Vgl. diese Blätter Jg. 1910, S. 513—517.

lich in Begleitschreiben (vgl. Nr. 1160), Empfehlungsbriefen (Vgl. S. 369 Anm. 2; S. 374 Anm. 2; n. 986), Kommissionen (vgl. Nr. 1031) breit machen, ist vollständiger Abdruck nicht notwendig. Sie können in moderner Umschreibung kurz wiedergegeben und angedeutet werden, ohne daß der historische Gehalt des Aktenstückes darunter leidet. Der Benutzer, der in einer wirtschaftsgeschichtlichen Publikation in erster Linie ökonomische Belehrung sucht, wird dem Herausgeber dankbar sein, wenn er ihn der Mühe enthebt, aus der formelhaften, umständlichen Ausdrucksweise der Texte den Kern erst mühsam herausschälen zu müssen.

Anfangs- und Endjahr des Zeitraumes von 1481—1573 sind Marksteine in der Entwicklung der Leidener Tucherei. 1481 machen sich die ersten Zeichen des Rückgangs bemerkbar, und mit 1573 — also unmittelbar vor Leidens Belagerung — schließt die Epoche der mittelalterlichen Draperie für Leiden ab. Von den 92 Jahren sieht Posthumus nur die 30 ersten des 16. Jahrhunderts als verhältnismäßig günstig an; seither erfährt die Stadt in steigendem Maße den Rückgang ihres bedeutendsten Gewerbes. Die Produktion, die während der drei ersten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts jährlich über 20 000 Laken beträgt, ja 1502 und 1521 auf etwa 28 000 Stück und einige Hunderte mehr gelangt, sinkt für 1533—1547 auf durchschnittlich 16 000, für 1548—1562 sogar auf 7200 Stück. Die Gründe sind, wie im Vorwort ausgeführt wird, vorwiegend handelspolitischer Natur. Seit 1518 ertönen die Klagen über Minderanfuhr von englischer Wolle auf den Stapel von Calais. Von den Ländern des Hauses Burgund produziert zwar Spanien Wolle, die im Verhältnis von 4 : 7½ billiger ist als die englische (Nr. 903); man bleibt in Leiden aber schließlich in der Hauptsache doch lieber bei dem alten hergebrachten Rohstoff, da die Stadt sich zu einer Änderung der Produktionsweise nicht versteht und Herstellung der seit dem 14. Jahrhundert verfertigten Tuche verlangt. Zwistigkeiten mit den Staplern zu Calais oder gar die Schließung des Stapels 1533 (Nr. 985, 989) bedeuten daher Notzeiten. Als mit der Einnahme von Calais durch Guise 1558 es mit dem dortigen Wollstapel endgültig vorbei ist und England die Möglichkeit genommen wird, auf eigenem Grund und Boden in einer Stadt des Festlands seine Wolle auszubieten, tritt als Wollmarkt aushilfsweise zunächst Antwerpen (Nr. 1141), als

eigentlicher Stapelplatz Brügge (Nr. 1171, 1195, 1206 aus den Jahren 1561—1567) an Stelle von Calais. Wenn das Schwergewicht der ökonomischen Verhältnisse damals Antwerpen begünstigte, so hat Brügge bis in die Jahre des Aufstands hinein es sich noch immer angelegen sein lassen, fremde Kaufmannschaften, die ihre Residenz verlegen wollten, in seine Mauern zu ziehen.

Was die hansische Geschichte besonders angeht, ist die Verschiebung der Absatzverhältnisse, welche die Leidener Tucherei durchzumachen hat. Wenn die erneuten Bemühungen der Hanse um ihren Brügger Stapel um die Wende zum 16. Jahrhundert Leiden ernstlich in Harnisch bringen und wenn 1528 und 1531 (Nr. 947 und 968) Amsterdam als Ausfuhrhafen für die Leidener Gewebe erscheint, so ist zur Genüge ersichtlich, daß der baltische Osten wie vom 14. Jahrhundert an ihr Abnehmer und Verbraucher war[1]. 1548 klagt die Stadt, daß ihre teueren Tuche wegen der hohen Preise »ostwärts« keine Käufer finden (n. 1102). Während seither die Überlieferung über zwei Jahrzehnte lang vom Absatz im Hansegebiet schweigt — erst 1573 werden einige Kaufleute zu Hamburg in Verbindung mit angeblich unlauterem Vertrieb von rotem Leidener Tuch genannt (Nr. 1225) —, kann der Bürgermeister 1535 seinem Stadtrat die Kunde übermitteln, daß die Nachfrage seitens Spanier, Franzosen und Italiener wächst (Nr. 993). Unverkennbar tritt West- und Südeuropa als Absatzmarkt hervor (für Paris vgl. Nr. 1074). Ausfuhrhafen ist nicht mehr Amsterdam mit seinem überwiegend nach der Ostsee gerichteten Handel, sondern Antwerpen als erste Etappe auf der Westfahrt (vgl. Nr. 1095 tot Andwerpen ofte westwaerts, ferner Nr. 1118 und 1166). So zeugt auch der Versuch, der niedergehenden Industrie durch die Erschließung neuer Märkte aufzuhelfen, von diesem Zug nach dem Westen. 1551 werden 6 Packen von je 24 Laken auf Risiko der Stadt nach Seeland gesandt. Sie sollen einigen »Großschiffern« zum Vertrieb »in Spanien, Portugal oder sonst« anvertraut werden, um hier Leidens Gewerbfleiß bekannt zu machen (Nr. 1113). Infolge des plötzlichen Ausbruchs des Krieges mit Frankreich endigte das Unternehmen mit einem Defizit (S. 549 Anm. 1).

[1] Vgl. auch Nr. 874 (1519) und Nr. 905 (1523) und die wichtigen Schreiben zu 1545, die Simson, Danziger Inventar Nr. 1884, 1889, 1891, 1895 verzeichnet (hier angeführt nach den Aushängebogen).

Beziehungen zur deutschen Handels- und Gewerbegeschichte bedeuten noch die Nachrichten von der Verwendung von Erfurter Waid (Nr. 967, 975, 986 nebst Anmerkungen). Bemerkenswert ist, daß 1551 eine Verordnung den Gebrauch einschränkt, indem sie eine Mischung mit »baelweedt«, — das Wort ist noch nicht erklärt[1] — vorschreibt, worauf 1555 sogar verboten wird, Erfurter Waid bei Leidener Laken überhaupt in Anwendung zu bringen (Nr. 1116 und Anm. 1). Die landläufige Vorstellung ging bisher dahin, daß der Erfurter Waid sich besonderer Wertschätzung erfreute. Vielleicht entnimmt man solchen Nachrichten die Anregung, der Verbreitung und den Absatzverhältnissen der bekanntlich in Deutschland vielfach angebauten Handelspflanzen nähere Aufmerksamkeit zu schenken. Sodann ist noch des Versuchs eines Leidener Tuchers zu gedenken, der 1546 in Lüneburg sein Gewerbe ausüben will (Nr. 1086, 5).

Von dem holländischen Leiden wenden wir uns zum gelderschen Nimwegen. Die ökonomische Geschichte der beiden Städte ist so verschieden, wie die der Territorien Holland und Geldern, denen sie angehörten. Die Feingliedrigkeit der niederländischen Wirtschaftsgeschichte tritt hier deutlich zutage. Berührungspunkte zwischen der Tuchstadt am Alten Rhein und dem Flußhafen am Steilufer der Waal gibt es nur wenige. Leidens Handelsbewegung ist nach Ost und West orientiert, Nimwegens ökonomische Interessen folgen der Rheinlinie.

Wir nahmen bereits Gelegenheit, in diesen Blättern[2] auf Nimwegens Handelsgeschichte im Anschluß an eine Arbeit von Schevichavens hinzuweisen. Die von demselben Verfasser und seinem Mitarbeiter herausgegebenen zwei ersten Bände Stadtrechnungen umfassen die ersten erhaltenen 14 Jahrgänge von 1382 bis 1513. Das 14. Jahrhundert ist mit der lateinisch verfaßten Rechnung von 1382 vertreten; sie wird wie die folgende von 1414 im Reichsarchiv Arnheim aufbewahrt (I S. XXXIII). Wie sie in das Archiv der Landesherrschaft gelangten, wird nicht angegeben. In Flandern war ihr ein Exemplar der Stadtrechnungen einzusenden; vielleicht war ein gleiches Verfahren im Herzogtum Geldern üblich. Die

---

[1] Vgl. Posthumus, Geschiedenis van de Leidsche Lakenindustrie, Haag 1908, S. 236.

[2] Jg. 1910 S. S. 608 ff.

übrigen acht Rechnungen des 15. Jahrhunderts (1420, 1422, 1424—1429) verdankt das Stadtarchiv einem Ratssekretär des 16. Jahrhunderts, der für ihre Erhaltung sorgte (II S. VI). Das 16. Jahrhundert ist mit zwei Jahrgängen 1511 und 1513 vertreten. Die vier folgenden Bände sollen die Rechnungen bis zum Übergang Gelderns in burgundischen Besitz 1543 bringen. Es liegen somit keine Stadtrechnungen aus besonders früher Zeit vor, und ebensowenig ist die Überlieferung so reichhaltig, daß sie uns lückenlose Serien — abgesehen von 1424—29 — bescherte. Daß die Publikation für Nimwegens Geschichte trotzdem von großer Wichtigkeit ist, liegt auf der Hand. Sie soll dem Mangel an sonstigen Nachrichten erzählender und urkundlicher Art abhelfen. Die topographischen Andeutungen der Rechnungen sind bereits verwertet in der Einleitung zum ersten Bande, in der Stadtbild, Wohnweise, Erwerbszweige, Verfassung und ähnliches skizziert werden. Neben diesem Querschnitt hätte ein kurzer Abriß der Stadtgeschichte in ihrem Verhältnis zu den Geschicken Gelderns und seiner Dynasten Platz finden können, um auch dem Fernerstehenden rasche Orientierung zu ermöglichen. Das Ereignis, das über Nimwegens Schicksal entscheidet, ist der Übergang von Burg, Stadt und »Reich« Nimwegen 1248 in den Pfandbesitz von Graf Otto II. von Geldern. Seither figuriert Nimwegen dem Range nach als erste der vier gelderschen »großen« Städte, als die außer ihm noch Arnheim, Zutfen und Roermond angesehen wurden. Als »kleine« Städte hatte Nimwegen Tiel und Saltbommel unter sich. Von den »großen« Städten dürfen wir uns keine übertriebenen Vorstellungen machen; zählte doch 1461 Nimwegen über 2000 Kommunikanten, wonach die Bevölkerung auf etwa 4000 Seelen zu beziffern ist[1].

Die verschiedenen Fragen, welche die Forschung an Quellen der älteren Stadtgeschichte zu stellen gewohnt ist, werden auch in dieser Publikation berührt. Das Finanzgebahren der Stadt ist nicht ungünstig zu beurteilen. Von acht Rechnungsjahren aus der Zeit

---

[1] Vgl. I S. XII. In Bd. II wird auf S. VII auf Grund derselben Angabe die Bevölkerung für 1460 (!) »auf nicht mehr als 3000 Seelen« geschätzt. Hier liegt wohl nur ein Versehen vor. Daß die Anzahl der Kommunikanten 50% der Bevölkerung ausmachte, sagt Blok unter Berufung auf Velius. Vgl. Eene Hollandsche Stad onder de Bourgondisch-Oostenrijksche Heerschappij, Haag 1884, S. 2 Anm. 2.

von 1382—1427 schließen vier mit einem kleinen Überschuß ab[1]. Das Anwachsen der von der Stadt zu zahlenden Jahresrenten (vgl. II S. XLIV) ist allerdings ein bedenkliches Zeichen. Eine große Belastung bedeutet die Stadterweiterung, die um die Mitte des 15. Jahrhunderts vorgenommen wurde. Sie wird übrigens nicht der Zunahme der Bevölkerung, sondern dem Wunsch, die Vorstädte zu schützen, zugeschrieben. Auch die Bestückung der Befestigungen (vgl. II S. X ff.) macht erhebliche Ausgaben nötig. Unter den Akzisen erscheint die »Hoppengruyt« von Anbeginn an (1382). Unter »byergruyt« (I S. 50) ist das eigentliche Grutgeld zu verstehen, das in der lateinischen Rechnung von 1382 unter der Rubrik »de Fermento« angeführt wird. Die Herausgeber, die sich über die Bedeutung von fermentum = Grut nicht klar sind (vgl. I S. XXXIX), sind auf Aloys Schultes bekannte Studie »Vom Grutbiere« zu verweisen[2]. Bereits 1382 bringt der Hopfen mehr als das Doppelte als das fermentum. 1414 kommt von Wilhelm »Grüter« nur ein geringer Betrag im Vergleich zur »Hopfengrut und Grut vom fremden Bier« ein. Es sind 26 ℔ gegen 2267 ℔ 14 st., 8 d. Ähnlich ist es 1420. So wird jene Hopfengrut zur »gruyt« schlechthin (seit 1420, vgl. S. 91). Ihr wird die »gruytbyergruyten« gegenübergestellt. 1422 (vgl. S. 141) und 1424 (vgl. S. 193) wird festgestellt, daß diese Einnahmequelle versiegt ist. Seither wird die Grutbierabgabe nicht mehr aufgeführt. Im 16. Jahrhundert hat Nimwegen einheimische Biere in Mengen nach Antwerpen versandt. Unter den eingeführten Bieren hat das Hamburger nicht gefehlt; 1422 wird es bei festlicher Gelegenheit auf dem Rathaus geschenkt[3]. Auf Nimwegens Tuchbereitung weist das aus Leiden wohlbekannte »strijkambt«, die Abgabe für das Messen der Tuche[4]. Während der zwei Jahrmärkte kommen die fremden Wandschneider[5]; doch gibt es auch in Nimwegen 31 »lakenkooper« nach den Standplätzen im »Gewandhause«, das den größten Saal der Stadt besitzt, zu urteilen[6]. Ob die Laken der Nimweger

[1] Vgl. die Zusammenstellung I S. XXXII. Die Herausgeber zählen nur drei günstige Abschlüsse.

[2] Annalen des Historischen Vereins für den Niederrhein, Heft LXXXV.

[3] I S. 153.

[4] I S. XXXV.

[5] I S. XXIV.

[6] I S. XXXVIII und XXIV f.

Bürger, die in Ravenstein, wo die Bahn heute die Maas überschreitet, bekümmert wurden[1], in der Umgegend oder in weiterer Ferne vertrieben werden sollten, steht dahin. Gewiß spielte der Landbau eine große Rolle im Erwerbsleben der Bürgerschaft; aber der Handel machte doch auch zwei Wagen — am Waalufer und oben am heutigen »Großen Markt« — und den Krahn erforderlich. Auf spezifisch niederländische Verhältnisse weisen die »Bückinghäuser und -hänge« zum Trocknen der Fische und das Salzmaß. Nimweger Kaufleute haben Salz in Wesel zum Verkauf gebracht[2].

Überhaupt überwiegen die Handelsbeziehungen zu den weiter stromaufwärts gelegenen Gebieten. Das Fehlen einer alles beherrschenden Handelsstadt an der Mündung der mit Rheinwasser gespeisten Wasserstraßen, wie sie heute Rotterdam darstellt, macht sich bemerkbar. Nicht Dordrecht oder Brielle zogen die zum Meere ziehenden Nimweger an, sondern Antwerpen. Die Scheldestadt, die namentlich seit Gelderns Einverleibung in Karls V. Monarchie Nimwegen seinem Hinterland angeschlossen hat, wird 1424 als Aufenthaltsort von Nimweger Kaufleuten genannt[3]. Stromaufwärts bildet Köln den Zentralpunkt, das denn auch in Verbindung mit Nimwegens Handel und Händlern am häufigsten genannt wird[4]. Doch findet der Handelszug nicht stets in Köln sein Ende. So geht 1420 ein Bote »nach Mainz und weiter überall oben in dem Lande, um unsere Kaufleute zu warnen, da unser gnädiger Herr Feinde bekommen hatte«[5].

Wir wollen nicht unterlassen, erneut darauf hinzuweisen, daß die Kenntnis zur Handelsgeschichte des Niederrheinlandes, die wir hier zerstreuten Notizen über Botenreisen und Ähnliches mühsam abgewinnen, sich auf umfassende Weise vertiefen und ergänzen läßt, sobald das in den Rechnungen der auf gelderschem Boden erhobenen Zölle beruhende statistische Material über den Rhein- und Ijsselhandel zugänglich gemacht wird[6].

---

[1] II S. 18.

[2] Vgl. diese Blätter Jg. 1910 S. 612 Anm. 4.

[3] I S. 201.

[4] Wir heben hervor, daß es Bezugsort für Salpeter ist, vgl. II S. XI. — Weine von Kölnern zu Zutfen 1511 bekümmert II S. 133.

[5] I S. 98. Vgl. S. 148.

[6] Vgl. meine Ausführungen in diesen Blättern Jg. 1910 S. 609—610.

Nimwegen ist eine der nicht zahlreichen Städte, für die wir das Jahr der Aufnahme in die Hanse ermitteln können. Nach einem erfolglosen Versuch im Jahre 1387 ist die Mitgliedschaft Nimwegen 1402 zuteil gewordeu. Die Stadtrechnungen enthalten verschiedene Notizen, die auf die Hanse Bezug nehmen. Zu 1420 und 1422 werden Botenreisen in Hansesachen, zu 1429 eine Sendung nach Lübeck verzeichnet. 1420 kauft »meister Goessen, der Oesterling clerck«, zu Brügge eine Leibrente von 50 rheinischen Gulden um den neunfachen Betrag; doch schon 1424 wird sein Tod der Stadt gemeldet[1]. Sie bemüht sich um Rückgabe von genommenem Gut, »den Hansekaufleuten gehörend« (1422)[2]. Die Gesandtschaft des Jordan Pleskow — es ist der einzige hansische Sendebote, der mit Namen genannt wird — empfängt am 8. Juni 1425 auf der Hinreise, am 1. September auf der Rückreise aus Flandern den Ehrenwein[3]. Endlich werden 1414, 1420, 1422 und 1424 Beträge verzeichnet, welche die Stadt von einzelnen Bürgern »van der hanzen« erhebt. 1425 und 1426 wird vermerkt, daß dieser Posten ausfalle; seither verschwindet er völlig aus den Rechnungen. Genauer umschrieben wird die Abgabe als »Hansegeld« zu Brügge[4]. Es dürfte sich um einen Schoß handeln, den Nimwegen von seinen am Hansehandel interessierten Kaufleuten zeitweilig erhoben hat[5].

6.

Martin Wehrmann, Geschichte der Stadt Stettin. Stettin 1911. XVI und 548 S., mit 41 Textabb. und XVI Taff.

Von

Friedrich Salis.

In einem starken Bande zeichnet uns der beste Kenner der pommerschen Geschichte ein abgerundetes Bild der inneren und

[1] I S. 91 und 206, vgl. S. 124.

[2] I S. 151.

[3] I S. 264, 265.

[4] I S. 248.

[5] Vgl. die I S. XXIII abgedruckte, undatierte Verordnung über die von »alle die ghene, die der hanzen genyeten«, zu zahlende Abgabe.

äußeren Entwicklung seiner Vaterstadt Stettin. Das vorliegende Werk muß wohl das vollendetste in der langen Reihe von Wehrmanns Arbeiten genannt werden. Die Darstellung wendet sich an einen breiteren Leserkreis und verzichtet so bei den zahlreich auftauchenden gelösten und ungelösten Problemen auf eine ausführliche kritische Begründung und Auseinandersetzung mit den Fachgenossen. Und doch ist die Bearbeitung des Stoffes durch und durch kritisch, sie ist ausschließlich auf den Quellen aufgebaut. Zwar hatte Wehrmann in der Darstellung der Stettiner Geschichte nicht mit den gewichtigen Massen alter und teilweise dem Volksbewußtsein liebgewordener Sagen aufzuräumen, wie in seiner Geschichte von Pommern. Aber auch ohnedies ist der Fortschritt gegenüber der letzten zusammenfassenden Darstellung von Fr. Thiede ganz beträchtlich.

Bis in das 12. Jahrhundert hinein liegen die Schicksale der Stadt im Dunkel. Nur selten finden wir bei einem deutschen oder dänischen Chronisten eine positive Nachricht, die bei näherer Untersuchung sich meist als mehr oder minder phantastisch erweist. Die äußerst zurückhaltende Art, mit der Wehrmann die vorgeschichtlichen Funde im Stadtgebiet und seiner näheren Umgebung bewertet, dürfte den Groll manches hypothesenfreudigen Prähistorikers erregen. Durch die Biographen Ottos vom Bamberg sind wir über die folgende Zeit der Christianisierung verhältnismäßig gut unterrichtet. Nach einer mehr als hundertjährigen Pause beginnen dann die Urkunden, besonders der geistlichen Stiftungen, reichlicher zu fließen, und mit dem 14. Jahrhundert setzen die Stadtbücher und verwandte Aufzeichnungen ein. Neben die umfangreichen Aktenbestände des ausgehenden Mittelalters und der Reformationszeit bis herab zur Gegenwart treten endlich vom 16. Jahrhundert ab die gedruckten Darstellungen der Zeitgenossen. Das ganze Material, oft spröde und in sich widerspruchsvoll, hat Wehrmann mit unendlicher Geduld und Liebe in Jahrzehnten aufgearbeitet. Treffend hat H. v. Petersdorff einmal von ihm gesagt, daß er im Stettiner Staatsarchiv der ruhende Pol in der Erscheinungen Flucht sei.

Einen breiten Raum der Darstellung nimmt naturgemäß die Handelsgeschichte ein. Die oft aufgeworfene Frage, wann Stettin Mitglied der Hanse geworden ist, läßt sich mit einer bestimmten Jahreszahl nicht beantworten. Drei Gründe sind es, die seit dem

zweiten Viertel des 13. Jahrhunderts Stettin und Lübeck zusammengeführt haben: die Niederlassung lübischer Kaufleute in Stettin, der Gegensatz gegen die einen Zugang zur Ostsee erstrebenden Markgrafen von Brandenburg und die Gemeinsamkeit der Interessen in den drei nordischen Königreichen. Das erste uns überlieferte formelle Bündnis ist der Rostocker Landfriede von 1283. Ob frühere gemeinsam erlangte Vorteile und Abmachungen das Vorhandensein eines ähnlichen Vertrages voraussetzen, bleibe dahingestellt. Eine eigentümliche Bedeutung in der Hanse, etwa wie Stralsund, hat Stettin bekanntlich nie erlangt. Von seiner kraftvollen Teilnahme an der großen Politik des Bundes meldet uns kein Ruhmesblatt. Wehrmann führt diese bei der Wichtigket der Stadt doch auffällige Erscheinung auf den Druck der pommerschen Herzoge zurück. Daran ist gewiß viel Richtiges. Aber wir wollen nicht vergessen, wie beharrlich Stettin um seine Verpflichtungen sich gedrückt hat auch dort, wo es Bewegungsfreiheit hatte, und wie hurtig es auf einen Anteil am Erfolge drang, sobald die andern die Kastanien aus dem Feuer geholt hatten. Wenn demnach beispielsweise die Lübecker 1516 auf die Anfrage König Christians II., ob Stettin die Hanseprivilegien genieße, antworten lassen, dat eren Oldesten davon nichts bewust, so giebt diese boshafte Eindeutigkeit sehr zu denken. Man wird also, auch nach den von Wehrmann selbst beigebrachten Einzelheiten, an der Ansicht festhalten müssen, daß die Hauptschuld an der unrühmlichen überseeischen Politik in dem Geist der Bürgerschaft zu suchen ist.

Übrigens ist die breit ausladende Schilderung des inneren Lebens der Stadt während der letzten Jahrhunderte des Mitteli alters und bis zum Aussterben des Herzogshauses (1637) wohl der am trefflichsten gelungene Teil des Buches. Der Freund der Geistes-, Rechts- und Wirtschaftsgeschichte findet hier auf mehreren hundert Seiten eine unerwartete Fülle von Material, das Wehrmann teils überhaupt erst erschlossen, teils unter neue Gesichtspunkte gerückt hat. Wenn der Verfasser nicht soeben im Begriff stände, Stettin zu verlassen, so würde ich den dringenden Wunsch aussprechen, daß gerade er uns auf den reichen Ertrag seiner Forschungen gestützt eine umfassende Monographie über die Loitze, eins der bedeutendsten norddeutschen Handelshäuser dieser Zeit, schreiben möge.

Indem ich zu der hervorragenden Leistung Wehrmanns einige Wünsche und Einwände erheben möchte, geschieht es nicht, um ihn zu meistern, sondern um auf allgemein angenommene aber unhaltbare Anschauungen hinzuweisen und vielleicht auch dem Leser ein paar Fingerzeige zu geben.

Außer dem angehängten Überblick über die wichtigste Literatur hat die Arbeit keine Quellennachweise. Gewiß verstehen wir die buchhändlerischen Gründe, weshalb eine für weitere Kreise bestimmte Ortsgeschichte ohne Anmerkungen gedruckt wird. Aber da nun einmal jeder spätere Forscher das Werk zur Einführung studieren muß und kein anderer so wie Wehrmann das zerstreute Urkunden- und Aktenmaterial kennt, wird der Mangel stets beklagt werden. Dazu ist bei dem Fehlen jeglicher Belege die Schwierigkeit, der Darstellung kritisch nachkommen zu können, nicht gering. Ich will nur ein Beispiel anführen. Der Verfasser zitiert mehrfach ein Schreiben des Stettiner Rats vom 4. Juli 1283, das für den Anschluß an die Hanse, die pommersch-märkischen Beziehungen wie die innere Stadtgeschichte von besonderer Wichtigkeit ist. In keinem Urkundenbuch wird man aber unter dem angegebenen Datum das Stück finden. Es handelt sich nämlich um die in allen Drucken (z. B. Hansisches Urk. B. I, Nr. 851) auf den 30. Juni 1280 angesetzte Urkunde, deren richtige Datierung Wehrmann selbst an einer entlegenen Stelle, in den Monatsblättern der Ges. f. Pommersche Geschichte Bd. 17, S. 130 f., sehr scharfsinnig festgestellt hat.

Die an sich recht glückliche Gliederung in 19 Kapitel bewirkt, daß die Entwickelung des Rats, des Gerichts, der Schule, des Innungswesens usw. nicht in einer geschlossenen, langfristigen Reihe dargestellt, sondern in zahlreichen Querschnitten aufgezeigt wird. Nur mit Mühe gewinnt man dabei ein klares Bild des ganzen Prozesses. Hinzu kommt, daß das Inhaltsverzeichnis nur die Kapitelüberschriften bringt, so daß die Orientierung in dem starken Band manchem Benutzer Schwierigkeiten bereiten wird.

Was die Bewertung der urkundlichen Quellen im ersten Jahrhundert nach Begründung der deutschrechtlichen Stadt (1243) betrifft, so scheint mir die von Wehrmann immer wieder betonte Dürftigkeit gar zu pessimistisch geurteilt. So traurig, wie der Leser nach der Lektüre vermuten muß, steht es meiner Auffassung nach

damit nicht. Bei aller gebotenen Reserve und schärfster Kritik können wir aus dem Material erheblich mehr herauslesen. Ein Beispiel mag es wieder veranschaulichen. Der Verfasser beklagt wiederholt mit Recht die spärlichen Nachrichten über das ältere Schulwesen. Er erwähnt (S. 60) die Schule am Mariendom und findet Andeutungen, daß der Unterricht nicht ganz vernachlässigt wurde, »nur in der Erwähnung einiger Schulmeister, von denen der älteste uns bekannte der 1305 genannte Magister Boldewin ist«. Das ist ein Irrtum. Im Jahre 1305 wird m. W. ein Balduin überhaupt nicht bezeugt. Sollte die Zahl ein Druckfehler für 1303 (= Pomm. Urk. B. Nr. 2095) sein, so möchte ich darauf hinweisen, daß derselbe Balduin schon 1299 (PUB 1916) als Schulmeister begegnet. Er ist aber keineswegs der älteste mit Namen bekannte, sondern 1270 (PUB 936 so zu datieren!) werden schon zwei Kleriker an St. Marien, der Scholaster Rudolf und ein Domherr Nikolaus, als magistri angeführt. Einen rector parvulorum Arnold treffen wir bereits 1264 (PUB 760, er ist wohl der Ingrossator dieses Erbvertrages zwischen den Herzogen Barnim I. und Mestwin II.). Und noch ein Jahr früher (PUB 737) erscheint der vorerwähnte Rudolf als der erste mit Namen genannte Magister in Stettin. Wir wollen auch nicht übersehen, daß 1277 (PUB 1077) bereits mehrere Schulen unter Aufsicht des Marienkapitels stehen.

Mit der pessimistischen Betrachtung dieses Quellenmaterials hängt es offenbar zusammen, daß Wehrmann die wenigen aus den Urkunden zu erschließenden politischen Ereignisse so gering bewertet. Aufgefallen ist mir besonders, daß er die politische Bedeutung und die Vorbedingungen der großen Stadtprivilegien von 1283 nicht eingehender würdigt. Wenn die Herzoge die überreichen Vergabungen machen propter fidelitatem strennuam, quam singularibus nobis indiciis consules et burgenses civitatis nostre Stetin uberrime nostris in validis necessitatibus ostenderunt, oder, wie es in der andern Urkunde heißt, ob meritum fidelitatis, quam ab ipsis in vera experiencia didicimus, so müssen doch tiefgreifende Ereignisse vorangegangen sein. Mit der Verteidigung der Echtheit dieser Privilegien gegen v. Niessens gewichtige Einwände ist Wehrmann im Recht; an anderer Stelle werde ich den Schreiber und die kanzleimäßige Herkunft nachweisen. Sehr willkommen wäre es nun gewesen, wenn Wehrmann auf die von v. Niessen

betonten Schwierigkeiten näher eingegangen wäre, die im Falle der Echtheit der Privilegien bei der Beurteilung der Handelskämpfe mit der Mark erwachsen.

Ist es wirklich zutreffend, daß die Bewohner des großen Marien-Kirchspiels »nicht die Rechte und Pflichten der Bürger hatten«? Oder müssen wir nicht vielmehr, entsprechend den bekannten Verhältnissen in anderen Städten, ihre Exemtion in der Hauptsache darauf beschränken, daß sie nicht vor den scabini sondern vor dem vom Propst bestellten judex Recht suchten? Sollte Wehrmanns Auffassung richtig sein: wann werden dann die herzogliche Burgfreiheit, die Kirchenfreiheit und die universitas civium zur Einheit der deutschrechtlichen Stadt verschmolzen? Die Ausführungen (S. 23 f.) über das Zusammenwachsen der einzelnen (wie viele?) Quartiere zu der 1243 begründeten Stadtrechtsgemeinde sind mir unklar geblieben. Eine Kartenskizze, wie Wehrmann diese neben- und nacheinander entstehenden Ansiedlungen lokalisiert, wäre für den mit der Örtlichkeit nicht genau Vertrauten um so mehr willkommen gewesen, als auf dem angehängten modernen Stadtplan die meisten Namen in der Altstadt unleserlich sind.

Im ganzen malt Wehrmann das Leben der mittelalterlichen Stadt in grauen Farben. Über die Berechtigung dieser Auffassung zu streiten, geht hier nicht an. Ich kann nur gestehen, daß ich oft einen andern Standpunkt einnehme. Wenigstens auf eine Ungereimtheit, die sich aus seiner Betrachtungsart ergiebt, möchte ich hinweisen. Er schildert ausführlich (S. 39 f.) den Konflikt mit Barnim III. und nennt den Vertrag von 1346 geradezu »das Ende der Freiheit und Selbständigkeit« der Stadt. Unmittelbar danach behandelt aber das nächste Kapitel »die mittelalterliche Blütezeit« und beginnt mit dem engeren und erfolgreichen Anschluß an die Hanse (1352). An anderen Stellen werden dem Leser ähnliche Inkongruenzen auffallen.

Von einer längeren Beschäftigung mit der mittelalterlichen Geschichte Pommerns herkommend darf ich ein paar Einzelheiten korrigieren, denen man überall in der Literatur begegnet. Die Angabe über Schinesghe (S. 10) bezieht sich doch wohl auf eine Stelle in der Kanonessammlung des Deusdedit. Nach den Forschungen von Fabre, v. Glanvell, Graf Stadnicki und jüngst Voigt dürfen wir sie nicht mehr als eine »der Form und Zeit nach

gleich unsichere Urkunde um 956« betrachten. Im Gegenteil giebt sie uns, abgesehen von ihrer Bedeutung für die Politik der Kurie, einen höchst willkommenen Bericht zur polnischen und pommerschen Geschichte um 995. Die Eroberung Stettins durch Boleslaw Krzywousty, die Voraussetzung für die Bekehrung Pommerns zum Christentum, setzte Wehrmann früher auf 1121 oder 1122, jetzt auf 1119 an. Die Quellen gestatten keinen unbedingt sicheren Schluß, doch scheint mir das Jahr 1123 das wahrscheinlichste zu sein. Das castrum Lubin der Biographen Ottos von Bamberg liegt nicht bei Schöningen, dieser um die Quellen unbekümmerten neuen Entdeckung Schuchards wollen wir doch von vornherein entgegentreten. Prenzlau hat als erster von allen pommerschen Orten schon 1234 Stadtrecht erhalten, die von Wehrmann wie früher von mir selbst übernommene Datierung Klempins ist irrtümlich. Die viel zitierte Bulle Innocenz II. von 1133 über die Diözesaneinteilung Pommerns und die kirchliche Hoheit Magdeburgs in Polen ist erschlichen und besagt für die tatsächlichen Verhältnisse nichts. Eine Reihe kontroverser Fragen, bei deren Entwirrung Wehrmann oft eine glückliche Hand gehabt hat, werden in einem andern Zusammenhange zu besprechen sein.

Das schöne Werk ist ein Abschiedsgeschenk. Nachdem der Verfasser 15 Jahre lang die Baltischen Studien geleitet und ein Vierteljahrhundert in unermüdlichem Eifer die Monatsblätter herausgegeben hat, verläßt er Stettin, da sich ihm in Greifenberg ein weiteres Feld seiner amtlichen Wirksamkeit eröffnet hat. Aber wir wissen bestimmt, daß er seinem Beruf als pommerscher Historiker treu bleiben wird, das Gegenteil können seine Freunde sich gar nicht vorstellen. Und wenn wir ihn zum Abschluß der prächtigen Geschichte seiner Vaterstadt beglückwünschen, so geschieht es obenan mit dem Zukunftswunsch, daß er uns noch die umfassende kritische Geschichte des Herzogtums Pommern bescheren möge.

7.

Wilhelm Ohnesorge, Ausbreitung und Ende der Slawen zwischen Niederelbe und Oder. Ein Beitrag zur Geschichte der Wendenkriege zur Charakteristik Helmolds sowie zur historischen Topographie und Namenkunde Nordalbingiens. Lübeck 1911. Lübke u. Nöhring. 404 S. (Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Altertumskunde).

Von

August Rudloff.

Der Verfasser hatte in seiner Rezension einer Arbeit von Kühnel darauf hingewiesen, daß die Theorie von der systematischen Ausrottung der Slaven in Nordalbingien den geschichtlichen Tatsachen nicht entspreche. Dem Bedürfnis, diese Bemerkung näher zu begründen und ihre Richtigkeit zu beweisen, verdankt seine vorliegende Schrift, deren Untertitel sich mit dem Gesamtinhalt nur teilweise deckt, ihre Entstehung. Es hat ihm an Zeit gefehlt, nach den zum Teil erst während der Ausarbeitung gewonnenen Gesichtspunkten sein Werk einheitlich umzuarbeiten. In der Tat wird durch zahlreiche, der fortlaufenden Darstellung lose eingefügte Exkurse sowie durch häufige Wiederholungen und mancherlei Widersprüche die Übersicht nicht wenig erschwert. Einigermaßen ausgeglichen wird indessen dieser Mangel durch Zusammenfassung der Ergebnisse, sowie durch drei am Schluß beigefügte alphabetische Register.

In bezug auf die slavischen Ortsnamen vertritt Ohnesorge wie schon früher den Standpunkt, daß sie, wenngleich Patronymika unter ihnen vorkommen, doch in weit überwiegender Menge nach geographischen und topographischen Umständen und Objekten gewählt seien, wie z. B. Nezenna (Wardar bei Segeberg) = insula und Fembre (Fehmarn) = »am Meere« nach der Lage, Kiel nach dem stagnum Kil (1222). Daß ältere slavische Benennungen später häufig durch deutsche verdrängt wurden, macht I (= XII der Zeitschrift) S. 162 eine Zusammenstellung von Ortschaften.

Wagriens anschaulich, bei welchen die ältere wendische Bezeichnung neben der deutschen zufällig überliefert ist. Für seine Ansicht, daß altgermanische Ortsnamen die Zeit der slavischen Besiedlung, welehe in den westlichsten Gegenden vielleicht erst unter Kruto erfolgte, überdauern konnte, beruft sich der Verfasser besonders auf den Doppelnamen Wippendorf-Faldera (Neumünster).

Unter den von ihm behandelten Fragen historisch-topographischer Art treten namentlich diejenigen hervor, welche sich mit Lübeck und der Gaueinteilung des wendischen Wagrien befassen. Für Lübeck werden vorzugsweise die Untersuchungen verwertet und ergänzt, welche er in seiner Einleitung in die lübische Geschichte angestellt hat. Insbesondere wird die dort vorgetragene Ansicht aufs neue begründet, daß an der Stätte, wo er Alt-Lübeck sucht, zwei Kirchen einander gegenüber lagen — so wie die Quellen es verlangen —, eine ältere bei der alten Wasserburg am linken Traveufer, und eine jüngere, für die sächsische Kolonie bestimmte, auf der Anhöhe am rechten Ufer (I 317 f.). Die Darlegungen leuchten um so mehr ein, da für einen derartigen Sachverhalt Analogien genug vorhanden sind. Hinsichtlich des Werders Bucu, wo die neue Stadt Lübeck entstand, hält der Verfasser die früher verfochtene Meinung aufrecht, daß derselbe, weil er am rechten Ufer der Trave, des alten Grenzflusses zwischen Polabien und Wagrien, gelegen sei, zu ersterem gehört habe. Dem Einwande, daß bei Helmold (c. 57) Adolf von Holstein als Herr des Platzes auftritt, sucht er mit der Annahme zu begegnen, daß der Graf eine Rechtsverletzung begangen und widerrechtlich über einen der unmittelbaren Herrschaft Heinrichs des Löwen vorbehaltenen Gebietsteil verfügt habe (I 170 f.). Die Möglichkeit, daß der Werder ursprünglich eine Insel gewesen sei, also nicht am rechten Ufer gelegen habe, hält er auf Grund der Bodenverhältnisse für ausgeschlossen (I 284 Anm.).

Die Zahl der Zupanien (Burgwarde), in welche das slavische Wagrien zerfiel, setzt der Verfasser auf zwölf fest, indem er den elf Gauen, welche (mit Einschluß von Faldera) in der »Topographie der Herzogtümer Holstein und Lauenburg usw. von v. Schröder und Biernatzky (1855)« angenommen werden, noch die Insel Fehmarn anreiht, deren Bewohner im 11. und 12. Jahrhundert er mit

Recht für Slaven, nicht für Dänen hält (I 154; II, = XIII der Zeitschrift, S. 90 f.). Die terra Crempe (1221) wird mit dem pagus Susle (Helm. c. 57) identifiziert (II 2). Helmolds pagus Dargun, dessen Hauptort, obwohl schon v. Schröder das Richtige erkannte, man in verschiedenen anderen Gegenden suchte, wird I 156 f. endgültig als gleichbedeutend mit dem Segeberger Bezirk nachgewiesen; vielleicht führte den Namen das suburbium des von Kaiser Lothar auf dem Kalkberge erbauten Castrum Segeberg (I 285 f.). Ob aber die neun aus Helmold entnommenen Ländernamen wirklich ausnahmslos als Bezeichnungen für ebensoviele Verwaltungsbezirke in Anspruch genommen werden dürfen, ist doch fraglich. Von den drei Gauen, welche der Verfasser, dem Vorgange der Topographie folgend, noch hinzufügt, scheint mir die terra (?) Boule als slavische Zupanie (I 269) am schwächsten begründet zu sein; es müßte denn der Vogt in Reinfeld, von welchem I 327 ohne nähere Angaben die Rede ist, als fürstlicher Beamter in einer älteren Urkunde auftreten; den Albertus advocatus im Urkundenbuch der Stadt Lübeck I Nr. 38 halte ich für einen Klostervogt. Daß hingegen Alt-Lübeck, zeitweilig der Hauptort ganz Wagriens, auch Mittelpunkt eines nach ihm benannten Burgwardes war, kann nicht wohl bezweifelt werden. Wie O. wahrscheinlich zu machen versucht (I 323), ist die in der Topographie genannte provincia Rancifelt, — welche er aber als solche anderweitig nicht nachzuweisen vermag (I S. 328 Anm. 310) —, eine spätere Bezeichnung für den Gau Alt-Lübeck.

Aus des Verfassers Angaben über die westlichen Grenzverhältnisse vermag ich mich nicht zu vernehmen. Daß von einer alten, unverrückbar feststehenden Völkergrenze zwischen Holsteinern und Wagriern ebensowenig die Rede sein kann wie von einer solchen zwischen Sachsen und Slaven überhaupt (I 124, 255 f.), ist zweifellos richtig. Ebenso gewiß geht aber aus Helmold (besonders c. 47) hervor, daß bei ihm der pagus Falderensis mit seinem an der Schwale und an der Slavengrenze gelegenen Hauptorte trotz einer vielleicht überwiegenden wendischen Bevölkerung nicht als ein wagrischer, sondern als ein holsteinischer Verwaltungsbezirk erscheint; was O., in Widerspruch mit anderen Stellen seines Buches, dagegen vorbringt (I 259 unten), steht auf schwachen Füßen. Auch ist in der visio Godescalci die Gegend nordwestlich von

Neumünster (Kirchspiel Nortorf) von der provincia Wagria (c. 25) ausgeschlossen. In dem praepotens Marchradus und den Seinigen, die wir schon längere Zeit vor 1143 in Faldera finden, möchte ich nicht mit O. (I 258) Überreste einer älteren Bevölkerung erblicken, welche mit der Holzkirche in Wippendorf die Zeit der slavischen Okkupation überdauerten, sondern eine zur militärischen Sicherung neuerdings dort angesiedelte Besatzung. Ob jemals eine slavische Zupanie jenes Namens existierte, wissen wir nicht; aus den Bezeichnungen Fallwisch und dergleichen auf der Feldmark von Gr.-Kummerfeld (v. Schr. u. Biern. II 65) ist dafür kaum etwas zu entnehmen. Rätselhaft ist mir ferner, wie zugleich mit Faldera (I 263) Suentineveld und (II 21) auch Plön als an Holstein grenzende Zupanien bezeichnet werden können. Da der Verfasser selbst I 295 das Kirchdorf Gr.-Flintbeck, dessen Kirchspiel nach v. Schröder bis nahe an Kiel hinanreicht, zu Faldera rechnet, so würden durch diesen Gau alle anderen slavischen Zupanien von Holstein nahezu abgeschnitten sein. Vervollständigt wird die Verwirrung für den Leser dadurch, daß die nach Helmold (c. 57) den Holtsaten eingeräumte occidentalis plaga Segeberg — vermutlich ein Teil Wagriens, auf keinen Fall aber identisch mit dem Gau Faldera — dem (ganzen) pagus Falderensis gleichgestellt wird, welchen die Holsteiner erst 1143 empfangen hätten (I 263).

Über den Umfang der wagrischen Zupanien und ihre Lage zueinander eine befriedigende, klare Anschauung zu gewinnen, ist wohl kaum jemals Aussicht vorhanden; auch im östlichen Mecklenburg ist es bisher fast nur gelungen, die Grenzen der größeren, den Zupanien übergeordneten Hauptburgbezirke, welche wie Wagrien und Polabien etwa den alten Völkerschaften entsprechen, annähernd genau festzustellen. Dem Verfasser, welcher die ecclesiae stationales und gelegentlich die Kirchspiele heranzieht, stehen doch nur wenig sichere Anhaltspunkte zu Gebote, so daß er in vielen Fällen auf bloße Mutmaßungen angewiesen ist. So zieht er die Dörfer zwischen Preetz und Kiel zu Lütjenburg, die Gegend um Ahrensbök zu Ratekau (II 19 f.). Ein viel zu großes Gewicht legt er dabei aber den Entfernungen bei, mit denen er häufig operiert. Daß z. B. das Dorf Schwochel »offenbar« zum Gau Ratecowe gehörte (I 271), kann nicht anerkannt werden, wenn er dafür keine anderen Gründe hat als den von ihm angeführten, daß das Dorf von Ratekau

nur 9 km, von anderen wirklichen oder vermuteten Hauptorten aber weiter entfernt liege, u. a. von Alt-Lübeck 10½, von Susel 11 km. Einige Aufklärung über die Gautopographie dürfte nur noch von einer systematisch durchgeführten Untersuchung der Kirchspielgrenzen, in zweiter Linie auch der älteren Vogteibezirke, zu erwarten sein.

Nach Helmolds Bericht (c. 57 u. 83) wird die Besetzung eines Teiles von Wagrien durch die Deutschen näher verfolgt, besonders durch die Holsteiner, welche in zwei Etappen vordrangen, zunächst (1143) in das Land westlich von Segeberg und in die Gegend von Bornhöved (I 263), erst später (1156) in den Plöner Gau (I 151). Marchradus aber mit der virtus Holtsatorum, die wir c. 91 in Bornhöved finden, soll erst kurz vor 1162 aus Faldera dorthin übergesiedelt sein. O. gelangt zu dieser Feststellung auf Grund einiger Nachrichten der visio Godescalci durch eine Reihe künstlicher Konstruktionen, welche schwerlich Beifall finden werden (I 254 f.).

Der Überblick über die Wendenkriege, an welchen die zwischen Eider und Peene sitzenden Slavenstämme beteiligt waren, von Lothars Feldzug von 1138 an bis ca. 1200 (u. a. I 208 f.), bringt die bekannten Ereignisse. Bei seiner Annahme, es habe seit 1164 keine Feindseligkeiten zwischen Deutschen und Slaven mehr gegeben (I 215), übersieht aber der Verf. die blutige, gegen die Deutschen und das Christentum gerichtete slavische Reaktion, welche nach der Ächtung Heinrichs des Löwen sich im Obotritenlande entlud (vgl. meine Darstellung in der Geschichte Mecklenburgs in Einzeldarstellungen Bd. I Heft 2 S. 68 f.). Als »undenkbar« (II 104 Anm.) möchte ich auch das von Gloy vermutete gemeinsame Vorgehen der Deutschen und Dänen gegen Fehmarn in der Zeit nach 1164 nicht gerade bezeichnen; ein Zusammenwirken der beiden Mächte gegen die wagrische Piraterie war an sich ebenso gut möglich wie 1168 gegen Rügen.

Die Helmoldestellen, in welchen von völligem Verschwinden der Slaven, von Verwüstungen und Einöden die Rede ist, erklärt O., zum Teil mit Anlehnung an Schmeidler (Helmoldausgabe), nicht aus Mangel an Wahrheitsliebe, sondern aus der Neigung zu Übertreibung und Rhetorik (I 143 f., II 123), wie auch Saxo Grammaticus mit seinen Angaben über die Menschenleere und Öde der dänischen Inseln keineswegs wörtlich zu nehmen sei (I 193). Für

weniger zutreffend halte ich die Ansicht (I 207), Helmold sei weltfremd gewesen und habe für die ihn umgebenden größeren Verhältnisse nicht Urteilsfähigkeit genug besessen. Auch sind unter den als Übertreibungen gekennzeichneten Stellen einige, welche trotz ihres biblischen Anklanges mit den tatsächlichen Verhältnissen völlig übereinstimmen, z. B. (I 203) wenn Helmold den mit seiner Schar vor der Mecklenburg zum Angrift bereitstehenden Pribislav sagen läßt, sie seien aus ihrem Geburtslande vertrieben und des Erbes ihrer Väter beraubt worden.

Vor allem hält es nun Ohnesorge für nötig, die auf Helmolds Übertreibungen fußende, so hartnäckig verbreitete (u. a. von Kühnel und Gloy vertretene) Ansicht von der systematischen Ausrottung der Slaven zwischen Elbe und Oder einmal ex fundamento zu untersuchen. Jene Theorie aus Helmold selbst und anderen Geschichtschreibern zu widerlegen, ist der eigentliche Zweck des der Einleitung folgenden ersten Hauptabschnittes seiner Schrift (I 139—220). Dem Gang der geschichtlichen Ereignisse im Slavenlande folgend verzeichnet er alle dort überlieferten Tatsachen, welche beweisen, daß die Slaven durch die eingewanderten Deutschen weder vertilgt noch ausgetrieben waren; auch findet er Anzeichen dafür, daß die wendische Bevölkerung nicht so dünn gewesen sei, wie vielfach geglaubt wird (I 193). Um auch dem letzten Versuch einer Rettung der Ausrottungstheorie die Spitze abzubrechen, werden alle Äußerungen Helmolds, welche man als Beweise dafür wirklich angeführt hat oder noch verwerten könnte, gesammelt, um sie ad absurdum zu führen (197—208). I 238 führt sodann Ohnesorge aus einer Reihe historischer Werke der letztvergangenen 70 Jahre auf die Slaven Bezug nehmende Schriftstellen an, durch welche die Verfasser als Verfechter der von ihm bekämpften Ausrottungstheorie gekennzeichnet werden, u. a. Droysen, Lamprecht, Hauck. Sie alle müssen den Vorwurf (S. 256 Anm.) über sich ergehen lassen, daß der presbyter Bremensis des 15. Jahrhunderts seinen Helmold mit mehr Verständnis gelesen habe als sie. Als Verfechter einer Theorie kann aber meines Erachtens nur gelten, wer für ihre Begründung selbst tätig gewesen ist, nicht aber wer wie gar mancher von den auf die Liste gesetzten Autoren in Darstellungen allgemeinerer Art sich gelegentlich auf sie bezieht. Der Ausdruck sollte eigentlich nur von solchen gebraucht werden, welche

sich wie Ernst für die Exstirpation der Slaven als das Resultat ihrer Forschungen klar ausgesprochen haben, was z. B. für Boll nicht zutrifft.

Wenn der Verfasser, wie es fast den Anschein hat, der Meinung ist, daß jenes eingewurzelte Dogma erst durch ihn endgültig beseitigt worden sei, so kann dies nicht unwidersprochen bleiben. Standen demselben schon früher manche Forscher teils zweifelhaft, teils direkt ablehnend gegenüber (wie v. Sommerfeld), so ist es durch mehrere Schriften Witte's (u. a. Wendische Bevölkerungsreste in Mecklenburg, 1905) als völlig unhaltbar erwiesen worden. Daß es trotzdem noch immer einige Anhänger findet, liegt in der Natur der Sache. Was aber aus Helmold usw. dagegen vorzubringen ist, läßt sich in wenigen Sätzen zusammenfassen.

Daß übrigens das Land, welches der Obotritenfürst Pribislav 1167 von Heinrich dem Löwen zurückerhielt, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, sich erst im Anfang des 13. Jahrhunderts dem deutschen Einwandererstrom öffnete und bis dahin slavisch war, hat wohl niemals jemand bezweifelt, der auch nur obenhin mit der Geschichte der Slavenländer bekannt war, — auch Ernst nicht, welcher allerdings, auf Helmold II c. 14 verweisend, eine Wiederbevölkerung des verödeten Landes mit Wenden durch Pribislav annahm. Da heißt es doch offene Türen einstoßen, wenn O. aus Helmold, Arnold von Lübeck und Saxo Grammaticus erst glaubt nachweisen zu müssen, daß die Wenden sich noch immer im Lande aufhielten, und zu diesem Zweck bis zur Schlacht bei Waschow fast jede Nachricht benutzt, welche die Obotriten noch aktionsfähig zeigt, — um schließlich zu fragen: »Wie oft sollen denn eigentlich die Slaven systematisch ausgerottet sein?«

Der zweite, ungleich umfangreichere Teil der Arbeit (I 220 bis 336 und II) ist in der Hauptsache der Aufgabe gewidmet, auf Grund von Urkunden, Rechtsaufzeichnungen und kulturgeschichtlichen Merkmalen Reste und Spuren des Slaventums in Lübeck und in Wagrien, von Gau zu Gau fortschreitend, nachzuweisen. Dieselben sind am Schluß in chronologischer Folge übersichtlich zusammengestellt, in 35 Nummern für Lübeck, in 77 für Wagrien. Aus der räumlichen Verteilung und aus der Zeit des Vorkommens schließt der Verf. (II 127 f.), daß die Einwanderung nicht von

Westen, sondern von Süden her erfolgte, von der Linie Neumünster—Segeberg—Lübeck aus; im Norden, wo die Kolonisation der terra Aldenburgensis und der Propstei erst etwa in der Mitte des 13. Jahrhunderts vor sich ging (II 35 f., 66 f.), habe sich das erfolgtet um am längsten erhalten. Ferner aber hätten sich in dem von Westfalen okkupierten Gau Dargun die Wagrier erheblich länger und zahlreicher behauptet als in den von den Holsteinern in Besitz genommenen Gauen Faldera und Suentineveld. Von den zahlreichen Einzelheiten begnüge ich mich, dieses und jenes, nach bestimmten Gesichtspunkten geordnet, zur Sprache zu bringen.

Personen slavischer Herkunft sucht der Verfasser besonders in Lübeck (I 225, 242 f.; II 114 f.) und Kiel (II 79 f.) nachzuweisen. Neben denjenigen, welche in den Urkunden ausdrücklich als Slaven bezeichnet werden, handelt es sich auch um Personen, welche wegen der Form ihres Namens wendische Abkunft vermuten lassen. Jedenfalls scheinen in beiden Städten nicht ganz unbeträchtliche Slavenreste vorhanden gewesen zu sein. Im einzelnen habe ich aber einige Einwendungen zu erheben. Den Christianus Slavus in Kiel (S. 82) deswegen in zwei Personen zu zerlegen, weil er 1277—79 in einer anderen Straße wohnt als 1274, scheint mir nicht berechtigt zu sein. Daß, wie u. a. die Namen der Ratsherren Wernerus Went und Arnoldus Went (1234) in Lübeck nahelegen, einzelne Männer aus der wendischen Nobilität in der Stadt eine angesehene Stellung erlangten und in den Rat aufgenommen wurden, ist leicht möglich; auch in anderen Ostseestädten soll es vorgekommen sein (v. Sommerfeld). Aber der dominus Nicolaus Burwini filius in der Eutiner Urkunde von 1224, welchen Ohnesorge zu einem in der Stadt ansässigen wagrischen Edelmann macht, ist kein Lübecker Bürger, sondern der Obotritenfürst Nikolaus (von Gadebusch), ein Sohn des Fürsten Heinrich Burwy des Älteren. Der in der ältesten Lübecker Ratslinie genannte Race (Raceman 1175?) trägt zwar einen unzweifelhaft wendischen Namen; aber in ihm einen Sohn des Wendenhäuptlings Race (de semine Crutonis) zu sehen oder ihn für identisch mit demselben zu halten (S. 247), ist doch gar zu gewagt. Obwohl ferner der Verfasser Zunamen, welche zugleich Ortsnamen sind, nicht als beweisend für slavischen Ursprung gelten lassen will, so hält er doch die Familie Boytin, welche er seit 1292 in Lübeck nachweist, für Slaven (I 251), welche aus dem Lande Boitin (nördlich

von Ratzeburg) eingewandert seien, — mit der eigentümlichen Begründung, ein Rückzug nach Westen sei bei deutschen Kolonistenfamilien des Mittelalters nicht wahrscheinlich, bei ihrer zähen Anhänglichkeit an das Land, welches sie urbar gemacht hätten (II 113). Übrigens gibt es auch ein Dorf Boytin (1233) bei Bützow. Der sacerdos Hinricus Cernetin (1337), welcher gleichfalls als Wende in Anspruch genommen wird (S. 250), nannte sich vermutlich nach Zarrentin (1252 Tsernetin). Auf eine nähere Prüfung des Ursprunges der Zunamen Wrot (Wyrot), Wlome, Midrawe, Rademyn u. a. m., welche nach Ohnesorge für wendische Abstammung ihrer Träger sprechen sollen, kann ich mich nicht einlassen.

Einen breiten Raum erfordern die an Ortsbezeichnungen, an lokale Vorgänge oder Verhältnisse geknüpften Nachweise, welche fast ausschließlich für die auf dem flachen Lande erhaltenen Slavenreste in Betracht kommen. Der Verf. benutzt hier neben sonstigen Quellen häufig die erwähnte Topographie; es fällt auf, daß dieses Werk, welches seine Quellen nicht nennt, aber absolut zuverlässig sein soll, neben geschichtlichen Angaben aus späterer Zeit auch manche Nachrichten aus dem 14., ja vereinzelt aus dem 13. Jahrhundert, enthält, welche sich in den bekannten Urkundensammlungen nicht finden.

Slavische Hufen, welche ich bei Ohnesorge in sechs oder sieben Dörfern erwähnt finde, können als sichere Anzeichen für eine die Zeit der Okkupation überdauernde slavische Bewohnerschaft gelten. Eine solche wird man wohl unbedenklich auch bei einer Reihe von Dörfern Wagriens annehmen, welche in älteren Urkunden mit dem Zusatz Slavicum u. dgl. genannt werden, in der Regel, um sie von gleichnamigen benachbarten Orten zu unterscheiden. Selbst wo ein älteres Vorkommen solcher Bezeichnungen nicht nachgewiesen wird, (z. B. Wendesche-Salsouwe erst ca. 1426, Wentorp 1460, Wendeschen-Alverstorp ohne geschichtliche Belege), mag man sich aus Wahrscheinlichkeitsgründen für den gleichen Sachverhalt entscheiden, wenngleich die Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen ist, daß der Zusatz in späterer Zeit auch manchmal bei einem ursprünglich deutschen Dorfe oder bei einer neuen Anlage als bloßes Unterscheidungszeichen Verwendung fand. — Flurnamen wie Wendfeld, Sklavenkamp usw. dürften in noch größerer Anzahl in Wagrien aufzufinden sein als die von O. angeführten

Fälle erkennen lassen. In Lübeck wird auf die als Kietz gedeuteten Straßenzüge Gr. u. Kl. Kiesau hingewiesen (I 333) (ein Kietz auch bei Alt-Lübeck), in Heiligenhafen auf die Gr. und Kl. Wendtstraße.

Zu einigen Bedenken geben jedoch die gleich benannten Ortschaften Anlaß, welche in den Urkunden mit Groß- und Klein-, Alt- und Neu- u. a. m. oder auch gar nicht unterschieden werden, da dergleichen auch in Gegenden vorkommt, in welchen niemals Slaven gewohnt haben. Wie es zweifelhaft ist, ob im Ratzeburger Zehntenregister von jedem Dorfpaare, bei welchem ein auf die Nationalität bezüglicher Zusatz fehlt, ohne weiteres der eine Ort als deutscher, der andere als slavischer angesehen werden darf, so ist auch der vom Verfasser befolgte Grundsatz (I 296) keineswegs unanfechtbar, daß man bei allen gleichnamigen Nachbardörfern Wagriens, wenn dieselben schon in der Zeit der Okkupation und vor dem 14. Jahrhundert nachweisbar seien, eine Differenzierung der anfangs rein slavischen Feldmark (welche dann oft ihren alten Namen einbüßte) in zwei national geschiedene Ansiedlungen annehmen müsse; auch in den beiden Berizla (Gr. und Kl. Barnitz), welche aus wilder Wurzel errichtet wurden, sollen beide Völker getrennt gewohnt haben (I 278). Gesteigert wird natürlich die Unsicherheit, wenn die Existenz solcher Dörfer erst im 14. Jahrhundert oder gar erst am Ende des Mittelalters bezeugt ist, was II 44 in Widerspruch mit dem oben erwähnten Grundsatze noch für ausreichend erklärt wird. Wenn z. B. neben Matzevitz (1213) erst im 15. Jahrhundert ein Nye Matzevitze erwähnt wird (II 63), so halte ich die Folgerung, daß das erstere das den Wagriern verbliebene, das letztere das von den Sachsen okkupierte Dorf gewesen sei, nicht für zulässig.

In Hinblick auf die Vorliebe der Wenden für tief gelegene Wohnsitze, sowie auf die Minderwertigkeit ihres Ackerbaues wird auch die Höhenlage, namentlich aber die Ertragfähigkeit des Bodens — und zwar auf Grund der Bonitätsangaben der Topographie — herangezogen, um das Problem der Bodenverteilung zwischen Deutschen und Wenden möglichst restlos zu lösen. Insbesondere wird das letztgenannte Kriterium in ausgedehntem Maße und in kaum gerechtfertigter Verallgemeinerung verwertet, um klar zu stellen, welche von zwei gleichnamigen Ortschaften die ganz oder vorzugsweise deutsche, welche die wendische gewesen sei, — eine Frage, zu deren Entscheidung die Art der Bezeichnung

nur teilweise (Deutsch- und Wendisch-, Alt- und Neu-) ausreichen könnte. Die Richtigkeit des Prinzipes zugegeben, »daß der einst den Slaven verbliebene Teil der ödere Strich, der ihnen von den Deutschen entrissene Teil das fruchtbare Gelände derselben einnimmt« und daß, wenn öde Landstriche nicht vorhanden waren, die deutschen Kolonisten den größeren Teil der Gemarkung an sich nahmen (II 138), so vermag ich doch auch hier dem Verfasser nicht überall zu folgen. Es wirkt z. B. (II 17) wenig überzeugend, wenn man in der Topographie v. Schröders über Gr.-Meinsdorf (zuerst ca. 1280, Hollendermeyersdorpe 1339) liest: »Der Boden ist lehmicht und fruchtbar, ein kleiner Teil der Feldmark sandigt«, und über Kl.-Meinsdorf (zuerst 1386): »Der Boden ist teils lehmicht, teils grandicht und leicht«, und sodann lediglich aus diesen Notizen der Schluß gezogen wird, die in Gr.-Meinsdorf wohnenden Wagrier seien von den okkupierenden Holländern zunächst auf den sandigen Teil der jetzigen Feldmark dieses Dorfes beschränkt, später aber gezwungen worden, dasselbe ganz zu räumen und sich in einem weniger günstigen Teil ihrer alten Dorfgemarkung eine neue Siedelung zu schaffen, das jetzige Kl.-Meinsdorf. II S. 10 muß die Tatsache, daß (nach v. Schröder) Gr.-Schlamin 6 Vollhufen und 8 Kathen, Kl.-Schlamin aber 5 Vollhufen und 6 Kathen (von denen 2 ohne Landbesitz) aufweist, zu der Annahme genügen, Groß-Schlamin sei als der wertvollere Besitz von den deutschen Ansiedlern okkupiert, das kleinere Kl.-Schlamin aber den Wagriern verblieben. Derartige Feststellungsversuche sind um so unzulänglicher, da der Verfasser, indem er die Feldmarken als feststehende Größen zu betrachten scheint, nicht mit den Veränderungen rechnet, welche in ihrem Bestande und in ihren Grenzen schon im Mittelalter, weit mehr noch in neuerer Zeit, vor sich gegangen sein können. Macht doch der Verfasser I 274 gelegentlich selbst eine Mitteilung, die ihm prinzipielle Bedenken hätte verursachen müssen, daß nämlich Lutke Steinrad (bei Reinfeld) erst 1342 aus Gebietsteilen entstanden sei, welche früher zu Roggenhorst gehörten.

Auf wie unsicherer Grundlage der Verfasser manchmal seine Schlußfolgerungen aufbaut, zeigen seine Bemerkungen über Fahrenkrug. Nach I, 291 wird das Dorf wegen seiner sumpfigen Lage und ungünstigen Bodenbeschaffenheit, auch in Hinblick auf einige angeblich slavische Abstammung verratende physische Merkmale

seiner Bewohner, zugleich mit Botele Slavica zu einem den Wagriern verbliebenen Landstrich gerechnet. S. 302 (Anm.) und II, 143 aber gelangt er — wegen des deutschen Namens innerhalb eines wagrisch gebliebenen Dorfgürtels — zu der Annahme, die Westfalen hätten sich des Ortes bemächtigt, jedoch die Wenden nicht gänzlich aus demselben verdrängt.

Für Dörfer, welche im Urwalde errichtet wurden, soll es schon als Anzeichen slavischer Bevölkerung gelten, wenn sie einen slavischen Namen tragen, da die deutschen Kolonisten einen solchen für eine Neugründung nicht ausgewählt haben würden (I, 279). Ob sie aber in der silva Brotne (I, 334) nicht einen ebenso genannten Ort bereits vorfanden, ist keineswegs ausgemacht; auch konnten sie den Namen von dem Walde auf ein neues Dorf ebenso übertragen wie von dem Flusse Berizla auf eine an demselben an Stelle eines Waldes angelegte Ortschaft, so daß für das Slaventum in Brotne und Kl. Barnitz nur noch der wendische Dorftypus geltend gemacht werden könnte. Den letzteren (Rundlingsform) konstatiert der Verfasser in zahlreichen Dörfern Wagriens, sieht ihn aber mit Recht nicht als beweisend für Fortdauer des Wendentums an.

Wenn auch die Schwierigkeiten, welche sich einer topographischen Fixierung der Slavenreste auf dem Lande häufig in den Weg stellen, von dem Verfasser nicht hinreichend gewürdigt werden, so soll doch andererseits nicht bestritten werden, daß in manchen an sich zweifelhaften Fällen durch das Zusammenwirken mehrerer Argumente ein hoher Grad von Wahrscheinlichkeit erreicht wird, so daß es kleinlich sein würde, überall zwingende Beweise zu fordern. Und wer noch glaubt, daß die Wenden ausgerottet oder verdrängt seien, wird auch aus diesem Teile des Buches den Eindruck gewinnen, daß in Wagrien die Kolonisten die alten Bewohner neben sich duldeten. Wie hätten auch sonst die zahlreichen slavischen Ortsbezeichnungen im Gedächtnis aufbewahrt werden können?

Der Verfasser geht aber auch der Frage nach, wie lange die wendische Bevölkerung sich erhalten habe und was aus ihr geworden sei. Wir berühren damit wohl die schwächste Seite seiner Untersuchungen. Um innerhalb der wagrischen Landbevölkerung Wendenreste über das 12. und 13. Jahrhundert hinaus an be-

stimmten Beispielen urkundlich nachzuweisen, war das ihm zur Verfügung stehende Quellenmaterial wenig geeignet, so daß, von einigen anscheinend wendischen Personennamen abgesehen (II, 57, 118), nur sehr wenig Handgreifliches und Haltbares zutage gefördert wird. Selbst in der Propstei, wo wendische Tracht noch bis in das 19. Jahrhundert üblich gewesen sein soll, scheint die Fortexistenz der slavischen Nationalität im späteren Mittelalter nur einmal, in der Doppelbenennung eines Dorfes, allenfalls hindurch (II, 88). Zwar sieht Ohnesorge (mit Berufung auf v. Schröder, welcher aber in Wirklichkeit etwas anderes sagt) in den slavischen Hufen, die in verschiedenen Dörfern im 14. und 15. Jahrhundert erwähnt werden, eine Andeutung für den Fortbestand des Wendentums in dieser Zeit (II, 41, 138, 149). Aber damals konnten die Besitzer bereits germanisiert, auch an die Stelle der ursprünglichen slavischen Inhaber deutsche getreten sein, wenn sich nicht, wie in Quals bei Oldenburg der Fall zu sein scheint, zugleich die Bewohner durch ihre Namen als Slaven zu erkennen geben. Aus welchen Ursachen bei dem um 1426 genannten Wendisch-Gnenighe der bloße Name für wendische Bewohner in derselben Zeit sprechen soll, läßt sich aus der Darstellung (II 41, 149) nicht erkennen. Sogar die wendische Münzwährung, in welcher Abt und Konvent des Klosters Cismar 1314 eine Summe ablieferten, muß herhalten, um Reste von Slaven in Cismar nachweisen zu helfen! (I 238, II 59).

Um in der Stadt Lübeck die Dauer des Wendentums bis in das 16. Jahrhundert zu verfolgen, werden außer den bereits besprochenen Personenbezeichnungen noch allerlei Nachrichten anderer Art verwertet. Neben manchem zweifellos Richtigen (wie dem Hinweis auf die Chronik Boguchwals) begegnen auch hier einige Sonderbarkeiten (I, 233 f.). Die traditionellen Bestimmungen über Ausschluß der Wenden in den Zunftrollen der Rußfärber, Sattelmacher, Drechsler und Kistenmacher, die in der Liste der Slavenreste unter vier Nummern einzeln aufgezählt werden, sind kaum geeignet, die Existenz von Wenden in Lübeck für das 16. Jahrhundert zu bezeugen; weit weniger noch vermag dies für das 15. Jahrhundert die Bezeichnung der Chronik des Ditrich Brandes (1485) als chronicon Slavorum. Dafür, daß im 13. Jahrhundert die Wenden noch nicht ausgerottet waren, wird »die Bezeichnung: Hansebund der wendischen Städte« gewissermaßen verantwortlich

gemacht. Unverständlich ist, welche Erwartungen der Verfasser an die Lösung der Aufgabe knüpft, »der Entwickelung, Ausgestaltung und dem Ende des geographischen Begriffes Slavia in Norddeutschland einmal nachzugehen«; es dürfte dabei schwerlich etwas herauskommen, was nicht ohnehin schon bekannt ist.

Während O. hinsichtlich der städtebewohnenden Slaven sich (II, 135) dahin ausspricht, daß ihr Los erträglicher gewesen sei und eine allmähliche Germanisierung stattgefunden habe, denkt er sich das Schicksal und das Ende der meisten Slaven auf dem platten Lande anders: von den eingewanderten Kolonisten seien sie zu allerlei Frondiensten herangezogen worden, mit deren Hilfe die undurchdringlichen Waldungen ausgerodet wurden (II 137). Doch lassen die Quellen, auf welche der Verfasser sich bezieht, derartiges nicht erkennen. In der Zehntenverpfändung von 1249 (Urkunden des Bistums Lübeck I Nr. 104, S. 97) wird zwischen Deutschen und Slaven kein Unterschied gemacht; auch handelt es sich nicht um Frondienste, sondern um deutsche und slavische Kolonisten, welche durch Rodung Neuland gewinnen werden. Indem Ohnesorge die gedrückte Rechtslage, in welcher sich die Slaven auf dem Lande tatsächlich zum größten Teil befunden haben werden, übertreibt, läßt er sie durch den Druck der Verhältnisse in leiblichem und geistigem Elend allmählich aussterben. So fällt der Verfasser der von ihm so lebhaft bekämpften Ausrottungstheorie schließlich in gewissem Sinne selbst anheim: nur daß ein langsames, qualvolles Absterben an die Stelle der raschen Vernichtung tritt. Die extremae reliquiae der Slaven soll der »Kehrbesen des dreißigjährigen Krieges« beseitigt haben. Man sieht nicht ein, warum der Krieg gerade mit den etwa noch vorhandenen Slaven aufgeräumt haben sollte; dem Elend der Leibeigenschaft waren mittlerweile auch die Nachkommen der deutschen Einwanderer verfallen. Es liegt hier eine ähnliche fehlerhafte Auffassung zugrunde, wie sie I, 140 den Fanatikern der Ausrottungstheorie vorgeworfen wird.

Die Frage kann auf dem von dem Verfasser eingeschlagenen Wege nicht ausreichend beantwortet werden. Erfolgreicher würde auch für Wagrien vermutlich ein Verfahren sein von der Art, wie Witte es für die Bevölkerung des platten Landes in Mecklenburg durchgeführt hat, indem er auf Grund von Bedenregistern, Amts-

büchern u. dgl. bis zum Jahre 1600 mit aller durch die Umstände gebotenen Vorsicht den Bestand der wendischen Familiennamen feststellt, auch zahlreiche Haken- oder Sandhufen und sonstige wendische Besitzformen nachweist, — ein Weg, welcher zugleich die Möglichkeit gewährt, durch Rückschlüsse das ganze Germanisierungsproblem auf eine breitere Grundlage zu stellen als sie durch die doch nur spärlichen Urkundennachrichten gewonnen werden können. Es fällt auf, daß O., welcher die Wittesche Schrift kennt und auch in einigen Einzelheiten verwertet, dennoch, ohne zu den Resultaten derselben Stellung zu nehmen, ganz abweichende Ansichten äußert, wie in manchen anderen Fragen, so besonders in derjenigen nach dem Ende der Slaven. Man wird sich doch wohl mit der Tatsache abfinden müssen, daß der Bevölkerung der ehemaligen Wendenländer eine nicht ganz unerhebliche Menge slavischen Blutes beigemischt ist.

Nach dem Titel des Buches war man zu der Erwartung berechtigt, der Verfasser werde seine Untersuchungen über das ganze Gebiet zwischen Niederelbe und Oder ausdehnen und sich nicht auf Wagrien beschränken, welches nur einen ganz geringen Bruchteil davon bildet. Die anderen in Frage kommenden Länder werden indessen — abgesehen von der rein negativen und überdies entbehrlichen Feststellung, daß zwischen Trave und Penne durch die Wendenkriege die Slaven nicht ausgerottet seien, — mit einigen kurzen Bemerkungen (II, 118—124) und gelegentlichen Notizen erledigt. Mit der Begründung, daß man Reste der Slaven, welche die deutsche Okkupation überdauert haben, in Lauenburg, Mecklenburg und Pommern, auch in den Provinzen Hannover, Sachsen und Brandenburg als selbstverständlich annehmen müsse, wenn sich solche sogar in Lübeck und in Wagrien nachweisen lassen (I 220 f.), durfte O. sich seiner Aufgabe ebensowenig entziehen wie mit dem Hinweise auf die Registerbände des mecklenburgischen Urkundenbuches. Selbstverständlich hing auch die Erhaltung des slavischen Volkstums nicht allein von der größeren oder geringeren Entfernung der altdeutschen Grenze ab. Während z. B. die östlichen Küstenstriche Mecklenburgs schon frühzeitig germanisiert wurden, gab es an der Südwestgrenze des Slavenlandes, in der Grafschaft Dannenberg, welche in dem ganzen Buche nur einmal gelegentlich in einem Zitat erwähnt wird (II 120),

ganze Landstriche, in die wegen ihrer Unfruchtbarkeit überhaupt keine Deutschen einwanderten, so daß es noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts alte Leute gab, welche mit dem Wendischen nicht unbekannt waren. Und welchen Anhalt haben wir dafür, daß die Wenden in Lübeck weniger zahlreich gewesen sein sollten als in den östlicher gelegenen Seestädten Rostock und Wismar?

Ohne auf die damit verbundenen wissenschaftlichen Fragen sich einlassen zu wollen, deutet der Verfasser in einem kurzen Abschnitt (II 109—119) auf einige von ihm vermutete Reste des wagrischen Adels hin. Die Vorfahren der Adelsfamilie Boitin jedoch hält er ohne hinreichenden Grund für Slaven, welche in Lübeck eingewandert seien (s. o.). Zweifellos ist ihm die wendische Herkunft derer von Qualen. Da sich aber die Familie, in welcher allerdings der Vorname Zwine oder Swin vorkommt (S. 117), nach dem Gute Quaal nannte (II 57, Anm. 466), so verstehe ich nicht, welche Beweiskraft man dem Umstand beimessen soll, daß die Chwalo oder Qualo im 13. und 14. Jahrhundert ein in Böhmen und in der Lausitz weit verbreitetes Dynastengeschlecht waren. Auch die mecklenburgische Adelsfamilie von Bülow zieht Ohnesorge in den Kreis seiner Betrachtungen. Er bringt (II 107, Anm.) ihren Namen in Zusammenhang mit den Ortsnamen der Insel Pöl und der terra Boule, sowie mit den Personennamen Bole oder Bule u. a. m., und erklärt sie für ein zweifellos ursprünglich slavisches Adelsgeschlecht. In Wirklichkeit sind aber, wie solchen Phantasieen gegenüber nachdrücklich hervorgehoben werden muß, besondere Momente für slavische Herkunft grade dieses Geschlechtes (welches sich nach einem Dorfe bei Rehna nannte), bisher von keiner Seite beigebracht worden. Eher ließe sich die Annahme [1] rechtfertigen, daß die v. Bülow einer deutschen Lokatorenfamilie entstammten.

Für Wagrien ist das Buch nicht ohne Bedeutung; auch gewährt es mancherlei Anregungen, namentlich in den Anmerkungen, auf deren mannigfaltigen Inhalt nur teilweise hingewiesen werden konnte. Aber als eine auf der Höhe der Forschung stehende und das Thema erschöpfende Untersuchung über Ausbreitung und Ende der Slaven zwischen Niederelbe und Oder kann es nicht bezeichnet werden.

---

[1] S. Witte, Mecklenburg. Geschichte I 131.

HANSISCHE
GESCHICHTSBLÄTTER.

HERAUSGEGEBEN

VOM

VEREIN FÜR HANSISCHE GESCHICHTE.

JAHRGANG 1912.

ZWEITES HEFT.



VERLAG VON DUNCKER & HUMBLOT.
MÜNCHEN UND LEIPZIG 1912.

Altenburg
Pierersche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

V.

Die Erschliessung des Nordens für den Walfischfang.

Einleitung zu einer Geschichte der deutschen Grönlandfahrt[1].

Von

Ludwig Brinner.

I. Vorbemerkungen.

1. Das Grönland der Walfischfänger.

Die Bezeichnung der nach dem Eismeere segelnden Walfischfänger als Grönlandfahrer muß bei dem Leser die Vorstellung erwecken, als sei Grönland das Ziel gewesen, dem sie Jahr für Jahr zusteuerten. Darum scheint es geboten, gleich am Anfange unserer Betrachtung zu betonen, daß dies durchaus nicht der Fall gewesen ist. Vielmehr wurde lange Zeit hindurch ausschließlich bei Spitzbergen — eine Reihe von Jahren auch bei Jan Mayen — den wertvollen Seetieren nachgestellt und erst verhältnismäßig spät der Fang in den eigentlichen grönländischen Gewässern begonnen. Warum dann aber die Benennung »Grönland«- und nicht »Spitzbergen«fahrer? Versuchen wir, eine Antwort auf diese Frage zu geben.

[1] Diese erscheint als VII. Band der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte im Auftrage des Hansischen Geschichtsvereins herausgegeben von Dietrich Schäfer.

Spitzbergen war von seinem holländischen Entdecker Barends für einen Teil Grönlands[1] gehalten worden, und diese Ansicht hatte längere Zeit bei vielen Leuten, auch bei Geographen[2], Glauben gefunden. Es ist daher durchaus zu verstehen, daß so mancher die Meinung hegen konnte, die Reise der Walfischfänger sei nach Grönland gerichtet. Auch der Umstand, daß fast gleichzeitig mit dem Beginne dieser Fahrten das alte, Jahrhunderte lang verschollene Grönland von den Dänen wieder gefunden war und der dänische König Christian IV. nun auch das von den Walfischfängern besuchte spitzbergische Gebiet als sein Land Grönland[3] ausgegeben hatte, darf wohl nicht übersehen werden. Schließlich fällt noch schwer ins Gewicht, daß die Engländer, die das Land ein Jahrzehnt nach den Holländern zum zweiten Male selbständig entdeckt und zuerst regelmäßige Fahrten in die Nordregion unternommen hatten, Spitzbergen kaum anders als Greenland[4] genannt haben, ein Name, der dem Groenland der Holländer und Dänen denn doch zu ähnlich sieht, als daß er nicht dazu beigetragen haben sollte, die Verwirrung zu vermehren und die allgemeine Umnennung des von seinem Entdecker Spitzbergen[5] genannten

---

[1] »Spitsbergen is . . . ten ansien des Ontdeckers van 't Land met den naem van Groenlandt; maer van wegen de spitsheyt des geberghten . . . Spitsberghen, en (by) enige soo 't schynt het Nieuwelandt genoemt,« zit. bei S. Muller Fz., Geschiednis der Noordsche Compagnie, Utrecht 1874, S. 236, Anm. 1 (fortan einfach Muller zitiert).

[2] Ebd. S. 236.

[3] »Was weitter unnser Grönlandt, oder nach etlicher nennung Grünlandt anreichet« . . . ebd. S. 241 u. öfter.

[4] Das eigentliche Grönland dagegen wird von den Engländern der Unterscheidung wegen Groneland, Groynland, Groenlant oder ähnlich genannt; ebd. S. 70, Anm. 3; selten für Spitzbergen die Bezeichnung »New-Land«, ebd. S. 194 oder »King Yames 's Newland« bei Muller, Mare clausum, Amsterd. 1872, S. 127 Anm. Das in der vorigen Anmerkung angezogene »Grünland« zielt, wie ganz klar ersichtlich, auf die engl. Benennung »Greenland«.

[5] Obwohl, der holländ. Namengebung entsprechend, Spitsbergen die maßgebende Schreibart ist und der englische Geograph Conway in seinem, im weiteren Verlauf der Arbeit öfter zu nennenden, Werke über Spitzbergen »No man 's land« an alle Leser die Aufforderung ergehen läßt, künftig nur Spitsbergen zu schreiben, glaubte ich dem inzwischen üblich gewordenen Spitzbergen treu bleiben zu dürfen.

Gebietes vorbereiten und herbeiführen zu helfen. Dieser ursprüngliche Name wich ziemlich schnell zurück vor dem alten, bekannten Groenland. So wurde bei den Entdeckern und Namengebern des Landes, den Holländern, aus einer »Compaignie van Spitsbergen« in 20 Jahren eine »Groenlandsche Compagnie«[1]. Und diese Bezeichnung »groenlandsch« blieb; sie war eben zu einem Fachausdruck der Walfischfänger und Robbenschläger geworden. Fortan bedeutete Groenland, Groenlandfahrt usw. nichts anderes als Spitzbergen, Spitzbergenfahrt usw.; selbst Jan Mayen wurde wohl mit »Grönland« bezeichnet. Von den Holländern übernahmen später auch die Deutschen diese Benennung in genau demselben Sinne.

Als dann im Anfange des 18. Jahrhunderts in der Davisstraße, also unmittelbar bei Grönland, zu fischen begonnen wurde, paßte ja für die dort ihrem Fange Obliegenden die Benennung »Grönland«fahrer vortrefflich. Es kam aber niemand auf den Gedanken, nun etwa den »Spitzbergen«fahrern, für die allein bisher diese Bezeichnung, wie wir sahen, gegolten hatte, einen anderen Namen beizulegen. War es durchaus einmal nötig, die Nordlandfahrer nach ihren verschiedenen Fischplätzen auseinander zu halten, so unterschied man »Straße Davis«- und — »Grönland«fahrer. So zähe hielt man an der eingewurzelten Bezeichnung Grönland = Spitzbergen fest.

Die Walfischfänger und Robbenschläger wußten allerdings, daß das, was sie mit einem Fachausdrucke »Grönland« nannten, in Wirklichkeit Spitzbergen sei und mit dem alten Grönland nichts zu tun habe. Anders verhielt es sich dagegen mit der Allgemeinheit. Sie nahm selbstverständlich an, daß die Grönlandfahrten eben nach Grönland gerichtet seien, und noch an der Schwelle des 19. Jahrhunderts, als fast 200 Jahre seit dem Beginne der arktischen Fischerei verflossen waren, glaubte daher der deutsche Schilderer des Walfischfanges, Posselt, mit allem Nachdruck darauf hinweisen zu müssen, daß das Ziel der Grönlandfahrer nicht Grönland, sondern Spitzbergen sei[2].

---

[1] Muller S. 77, Anm. 1.

[2] C. F. Posselt, Über den grönländischen Walfischfang, im Schleswig-Holst. Provinzialberichte 1796 (auch Sonderdruck), S. 3.

Da diese Tatsache, nach deren Wie und Warum man nicht fragte, zu denken gab, wurden im 19. Jahrhundert kühne Behauptungen über die geographische Kenntnis des Nordens in früheren Jahrhunderten aufgestellt, die zum Teil an Eigentümlichkeit nichts zu wünschen übrig ließen und eine viel frühere und weiter umfassende Kenntnis des Nordens glauben machen wollten, als man bisher anzunehmen geneigt war. Es ist unerläßlich, hier wenigstens das Notwendigste darüber zu sagen.

2. Der Norden in der Vorstellung des Mittelalters. Engroneland.

Ursprünglich galt Grönland für eine Insel, und noch Adam von Bremen gab diese Anschauung wieder. Doch verschwand diese Vorstellung bald, denn teils hatte man im 12. Jahrhundert Land oder Inseln im Nordosten von Grönland, Svalbarde (Bäreninsel?, Jan Mayen?, Spitzbergen?, Novaja Semlja?) entdeckt, teils hatte man beobachtet, daß auf Grönland Renntiere vorkamen und daraus geschlossen, daß diese Landtiere von der festländischen Welt gekommen sein müßten, folglich zwischen Grönland und dem nördlichen Europa eine Landverbindung bestehen müsse. Hieraus entstand die Vorstellung eines zusammenhängenden, sich vom nördlichsten Rußland (»Bjarmeland«) über den Nordpol bis nach Grönland erstreckenden Landes, das man »Ubygder« (d. h. für Menschen nicht bewohnbar) nannte und mit Kobolden und Fabelwesen bevölkerte. Auf solche Weise wurde Grönland der nordwestlichste Teil des europäischen Festlandes. Diese Anschauung findet sich bei Saxo, ferner bei dem nordischen Verfasser der »Historia Norvegiae«, sodann in dem wenig späteren »Königsspiegel« und drang auch in mehrere geographische Aufzeichnungen über Island ein.

Als im Beginn des 15. Jahrhunderts, um 1427[1], die Karto-

---

[1] Vgl. hierzu Gustaf Storm, Den Danske Geograf Claudius Clavus eller Nicolaus Niger in »Ymer«, Tidskrift utgiven af Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi IX, 1889, S. 129 ff.; XI, 1891, S. 13 ff.; daselbst auch, ebenso wie in den folgenden Werken, ein Faksimile der Karte und weitere Literatur. Dazu Gustaf Storm, Om Zeniernes Rejser in dem Norske Geogr. Selsk. Aarbog Kristiania 1890; Nordenskiöld, Studien und Forschungen . . . Leipzig 1885; beide Werke mit reich-

graphie durch den Dänen Claus Svarte (Claudius Clavus Svarto oder Nicolaus Niger) dem Norden nahte, gab sie getreulich diese ältere nordische Vorstellung wieder. Auf der ältesten, den äußersten Norden ganz fantastisch darstellenden Karte, die in Nancy aufbewahrt wird, beruhte eine andere, von Nordenskiöld in der Zamoiskischen Bibliothek zu Warschau entdeckte und in seinem Faksimile-Atlas veröffentlichte größere Karte des Nordens, die gegenüber der ersten einen Fortschritt bedeutet, den Grundfehler, die Landverbindungen zwischen Grönland und Rußland, aber bestehen läßt und einige Namensänderungen bringt, die für die Folgezeit bedeutungsvoll werden sollten (um 1467)[1]. Auf der ursprünglichen Karte des Claudius Clavus, der Nancy-Karte, fand sich nämlich im nordöstlichen Europa ein »Engromelandi«, das nichts anderes ist als ein Schreibfehler für Engromanneland (geschrieben Engromeland = Ångermanland[2]), der norrländischen Landschaft Schwedens. Der Verfasser der Zamoiskischen Karte machte daraus »Engroneland« und benutzte diese Namensform einmal zur Bezeichnung einer norwegischen Provinz, sodann aber auch zur Benennung Grönlands selbst. Hiermit war jedoch die Entwicklungsfähigkeit des ehemaligen »Engromelandi« noch nicht erschöpft. Auf der Karte des Nikolaus Donis[3], die nur eine Verzerrung der Zamoiskischen ist, aber neben dieser die Grundlage für fast sämtliche Darstellungen des Nordens im 15. und im größten Teile des 16. Jahrhunderts abgegeben hat, erscheint das zweite »Engroneland« (= Grönland) weit nach Osten zurückgebogen, so daß es nördlich vom nördlichsten Norwegen, das bereits eine Provinz »Engroneland« enthält, zu liegen kommt[4].

---

lichen Kartenbeilagen; ferner Nordenskiöld, Faksimile-Atlas, Stockholm 1889.

[1] Eine etwas verkleinerte Wiedergabe in dem prächtig ausgestatteten verdienstvollen Buche: The Annals of the Voyages of the Brothers Nicolo and Antonio Zeno in the North Atlantic about the end of the Fourteenth Century and the Claim founded thereon to a Venetian Discovery of America . . . by Fred. W. Lucas. London 1898. Hierin sind fast sämtliche im folgenden zu erwähnenden Karten in vorzüglicher Wiedergabe enthalten.

[2] G. Storm, »Ymer« XI, S. 35 f.

[3] In Ptolomaei Cosmografia, Ulm 1482; ein Faksimile der Karte z. B. bei Lucas, Tafel 3.

[4] Auf die »uralte Tradition von einer hochnordischen Landschaft mit ungefähr der Benennung Engroneland« (»Zeniernes Rejser i Norden«

Während Gustav Storm diese seltsame Veränderung des Kartenbildes durch die Einwirkung gelehrter Quellen, wie Adam von Bremen oder Saxo Grammatikus, erklären will[1], gibt Nordenskiöld eine andere — wie ich glaube, weit einleuchtendere — Deutung dafür. Er sagt[2]: »Diese Verdrehung [Grönlands] scheint aber im Gegenteil dadurch entstanden zu sein, daß man im Norden ohne Kenntnis von der Mißweisung des Kompaß dieses bequeme, aus dem Süden eingeführte Instrument zur Verbesserung von Karten anwenden wollte, welche ohne Kompaß nach Leitung der Sterne zusammengestellt waren. In den nordischen Ländern, in denen die Abweichung oft ganz bedeutend ist, mußte eine derartige ‚Verbesserung' eine Verdrehung der richtigen Landkonturen in der Weise wie auf der Karte von Donis verursachen«. Diese Erklärung muß wohl als die zutreffende angesehen werden, denn die beiden Kartenskizzen, durch die Nordenskiöld seine Ansicht stützt und von denen die eine auf Kompaßbeobachtungen ohne Kenntnis der Mißweisung, die andere auf Beobachtungen der Sterne beruht, zeigen eine geradezu verblüffende Übereinstimmung mit der Donis- bzw. der Zamoiskischen Karte.

Diese beiden Karten haben in ihrer Wirkung auf spätere Kartenzeichner viel Unheil angerichtet, insbesondere durch die den Gebrüdern Nikolo und Antonio Zeno zugeschriebene Karte vom Jahre 1558, jene großartige Fälschung, die in Verbindung mit der zugehörigen Reisebeschreibung die Wissenschaft drei und ein halbes Jahrhundert hindurch genarrt und eine stattliche, zum Teil in den kühnsten Hypothesen schwelgende Literatur herauf-

af Prof. Dr. Japetus Steenstrup . . . in den Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie. Kjøb. 1883, S. 188) braucht hier um so weniger eingegangen zu werden, als nach Steenstrup das nördlichere Engroneland nichts anderes darstellen soll als — die Landschaft Eiderstedt in Schleswig! Und wenn er infolge der »graphischen Darstellungen uralter Kartenrisse« glaubt, den daselbst vorhandenen grönland-ähnlichen Bezeichnungen für Gebiete am Eismeer ein weit höheres Alter zugestehen zu müssen als dem Namen des historischen westlichen Grönland, so werden wir, die wir soeben die Umwandlung des Engromelandi der ältesten Karte des Nordens verfolgt haben, dieser Anschauung nicht beipflichten können.

[1] »Ymer« XI, S. 36.

[2] Studien und Forschungen S. 47 f.

beschworen hat, bis endlich durch die bereits genannten Arbeiten von Storm und Lucas der Betrug nachgewiesen werden konnte[1].

3. Engronelands Erklärer.

Das Engroneland der Donis- und der Zeno-Karte — diese besonders in Verbindung mit dem Zeno-Text — machten den Erklärern viel Kopfzerbrechen. Es erwies sich als eine wahre Brutstätte für Hypothesen, die hier jedoch nur gestreift werden können, soweit zu ihrer Begründung das »Grönland« der Walfischfänger und Robbenschläger benutzt wurde. Um aber doch einen Begriff davon zu geben, sei erwähnt, daß das Engroneland der Zeno-Karte gleichgesetzt wurde mit Grönland, Kola, Eiderstedt in Schleswig, Island, England! Bis zum Jahre 1878 galt das Engroneland der Zenokarte einhellig als Grönland. Dem dänischen Gelehrten Krarup[2] blieb es vorbehalten, als erster eine neue und eigenartige Ansicht zu entwickeln. Er zog die Nancy-Karte heran und beging nun denselben Fehler, den 400 Jahre vorher der nach dieser als Vorlage arbeitende Verfasser der Zamoiskischen Karte begangen hatte: Er machte aus »Engromelandi«, d. h. Engromanneland = Ångermanland, ein »Engroneland« und brachte es in Verbindung mit Grönland, und zwar in eine sehr merkwürdige. Er sah nämlich in dem Engroneland ein Sondergrönland, ein »Indgrønland«, also ein Innergrönland und suchte dieses in einem angenommenen Großgrönland unterzubringen, das er mit Hilfe der bereits erwähnten alten Vorstellung einer Landverbindung zwischen Nordosteuropa und Grönland erschließen zu dürfen glaubte. Dieses Großgrönland sollte nicht weniger umfassen als 1. das eigentliche Grönland, 2. die Landverbindung von unbekannter Ausdehnung und Gestaltung, 3. die Küstenstriche Rußlands und Norwegens, in denen sich die Landverbindung westwärts fortsetzte, 4. die zwischen diesen

---

[1] Das genannte Buch von Lucas mit seiner reichhaltigen Biblio- und Kartographie sagt hierüber alles Weitere. Doch sind ihm z. B. für die Bibliographie die wagehalsigen Hypothesen von Peter Eberlin, Geogr. Tidskr. Kjbh. 1892, S. 4 ff., 108 f., und für die Kartographie die beiden von Nordenskiöld, »Ymer« IV, S. 165 ff. veröffentlichten Karten entgangen.

[2] »Zeniernes Rejse til Norden«, et Tolknings Forsøg af Frederik Krarup. I Hovedsagen et Særtryk af det Kongelige Danske Geografiske Selskabs Tidsskrift II, Kjøb. 1878, S. 11 ff. und die Kartenskizze.

Gebieten liegende Binnen-See. Der Name Grönland für dieses gewaltige Gebilde habe sich, vom eigentlichen Grönland aus, zunächst auf jenes Meer als »Grønlandshavet« übertragen und sei dann von diesem auf die gesamten, von ihm bespülten Küsten übergegangen, so daß Land und Meer in einer ungeheuren Ausdehnung, weit nach Süden und Osten hin, unter den Begriff Grönland gefallen seien. Als Grönland im besonderen Sinne (Engroneland = Indgrønland = Innergrönland) müßten dann die Küsten im innersten Teile der Grönlandsee, also die Halbinsel Kola, angenommen werden. Um ein so weit östlich liegendes Grönland zu rechtfertigen, beruft sich nun Krarup darauf, daß die Walfischfänger und Robbenschläger des 18. Jahrhunderts das östlich liegende Spitzbergen stets Grönland genannt hätten. Dem gegenüber genügt es wohl, auf das im Eingang Gesagte zu verweisen und vielleicht noch hinzuzufügen, daß es eine mißliche Sache ist, aus einer allmählich erwachsenen Gewohnheitsbezeichnung, einem Fachausdruck der Walfischfänger und Robbenschläger, Schlüsse auf die allgemeine geographische Kenntnis früherer Jahrhunderte zu ziehen, in denen man sich von Spitzbergen = Grönland mit samt seinen Walfischen und Seehunden nichts träumen ließ. Nicht mit Unrecht sagt daher Steenstrup[1], der Krarups Behauptungen bekämpft, dieser habe auf Grund der »nur halb verstandenen Sachlage hinsichtlich des östlichen Grönlandmeeres der Robbenschläger« sich für berechtigt gehalten, mit dem Engroneland eine äußerst kühne Wendung vorzunehmen. In die Bahn Krarups zurück lenkt dagegen wieder — auch unter Berufung auf das »Grönland« der Walfischfänger und Robbenschläger — der Steenstrup befehdende Edvard Erslev[2]. Nur versteht dieser nicht Kola, sondern »Spitzbergen og Egnene deromkring« unter dem nordöstlichen Engroneland der Nancy- und der Donis-Karte. Um so erstaunlicher ist, daß derselbe Erslev aus einer anderen Karte, nämlich Mercators Weltkarte v. J. 1569, ganz im Westen abermals Spitzbergen feststellen zu können glaubt. Er sagt: »Interessant ist es zugleich, daß Mercator eine Insel absetzt, die ein zweites Grönland (»Groeland«) darstellt, hinter dem ersten; was diese wiedergibt, ist wahrscheinlich Spitz-

[1] A. a. O. S. 140.

[2] Nye Oplysninger om Brødrene Zenis Rejser, Geogr. Tidskr. VIII, Kjøb. 1884/85, S. 162, 171, 173.

bergen und die dortige Gegend«. Hierzu ist zu bemerken, daß diese Insel auf der Lichtbildwiedergabe, die Verf. benutzte[1], erstens »Groclant«[2], nicht »Groeland« heißt, zweitens aber westlich von Grönland liegt und drittens schließlich noch den Vermerk trägt: »insula cuius incole Suedi sunt origine«! Und das soll das noch nicht entdeckte, unbewohnte und unbewohnbare Spitzbergen sein! Noch mit einem dritten Spitzbergen — zur Abwechselung in gerade entgegengesetzter Himmelsrichtung, im äußersten Osten — kann Erslev aufwarten. Auf der Karte des Bernhardus Sylvanus vom Jahre 1511[3] trägt nämlich der östliche Teil Sibiriens die Bezeichnung »Gruenlandt«, und die Gepflogenheit der Walfischfänger und Robbenschläger des 17. und 18. Jahrhunderts, für Spitzbergen den Ausdruck Grönland zu gebrauchen, liefert die Formel für die Gleichung Gruenlandt [1511!] = Grönland = Spitzbergen (und Umgebung).

4. Grönland = Grumant (Spitzbergen) und seine angebliche Kenntnis und Beseglung im 16. Jahrhundert.

Erslev beruft sich für diese Auffassung allerdings noch auf Pingel, den verdienstvollen Herausgeber der »Grönlands historiske Mindesmærker«[4]. Aber der war in diesem Falle genau demselben Trugschlusse zum Opfer gefallen; nur daß er nicht ein »Gruenlandt«, sondern ein »Grumant« als drittes Glied in die Gleichung eingesetzt hatte, freilich ganz eigenmächtig, da seine Quelle, ein Brief[5] Friedrichs II. von Dänemark aus dem Jahre 1576 an Ludwig Ludwigsen Munk, Lehnsmann auf Aggerhus, nur von Grönland spricht. Darin ist die Rede von einem russischen Steuermann Paulus Nichetz aus Malmis auf Kola, der jährlich um Bartholomäi nach Grönland zu segeln pflegte und sich erboten habe, Drontheimer Bürger dorthin zu bringen. Daß dies das alte, längst ver-

---

[1] Bei Lucas, Tafel 13.

[2] »Grocland« hat übrigens auch die Karte des Ortelius v. J. 1570, ebd. Tafel 14, und der Mollineux-Globus v. J. 1592, ebd. S. 84.

[3] Ebenso auf einer davon abgeleiteten Globuskarte, die Nordenskiöld, »Ymer« IV, S. 165 veröffentlicht hat.

[4] Im folgenden als G. h. M. zitiert.

[5] Norske Rigsregistranter (fortan zitiert als N. Rr.) II, S. 183; G. h. M. III, S. 635 ff.

schollene und vielfach gesuchte Grönland nicht sein könne, leuchtete Pingel ohne weiteres ein. Darum suchte und fand er ein anderes: »Das Land, zu dem der Russe die Norweger führen wollte, ist unzweifelhaft Spitzbergen gewesen, welches Land russische Boote, in älterer und neuerer Zeit, vor allem von Archangel, Kola und Mesen aus, unter dem Namen von Grumant besegelt haben. Aus dem Briefe des Königs an L. Munk scheint hervorzugehen, daß die Russen Spitzbergen bereits vor den Holländern gekannt haben, die erst 1596 . . . dieses Polarland entdeckt haben. Unter Walfängern und Robbenschlägern heißt Spitzbergen . . . bis auf den heutigen Tag Grönland, während das wirkliche Grönland bei ihnen den Namen Strat-Davis führt«[1]. Also: Spitzbergen lange vor den Holländern von den Russen entdeckt und regelmäßig besegelt! Eine Behauptung, die an Kühnheit nichts zu wünschen läßt. Und die Grundlagen?

Grumant ist für russische (meist von Kola stammende) Spitzbergenfahrer genau so ein Fachausdruck für Spitzbergen, wie Grönland für die westeuropäischen; und ebenso wie diese Grönlandfahrer heißen, führen jene den Namen Grumanlanen[2]. Beide sind Spitzbergenfahrer, und doch besteht ein gewaltiger Unterschied zwischen ihnen. Die Grönlandfahrer nämlich stellten sich im Frühjahr ein mit ihren großen Fangschiffen um den Sommer über im Polarmeere zu fischen, im Spätsommer nach Hause zurückzusegeln. Die Grumanlanen dagegen erschienen auf Booten erst in den letzten Sommertagen, nicht um in der See zu fischen, sondern um auf dem Lande zu überwintern und der Jagd obzuliegen. Nach einem Jahre wurden sie abgelöst und der Fang heimgeschafft. Hätte Pingel, der einfach voraussetzt, daß »russische Boote in älterer und neuerer Zeit . . . Grumant besegelt haben«, den Nachweis versucht, wie weit hinab diese »ältere« Zeit sich erstrecke, so wäre ihm vielleicht auch bekannt geworden, was man heute weiß: daß es im 16. Jahrhundert keine Spitzbergenfahrten der Grumanlanen gegeben hat, daß sie weit jüngeren Ursprungs sind

---

[1] G. h. M. III, S. 636.

[2] Hierüber vgl. A. Charitonow, Die russischen Promyschleniks auf Grumant (Spitzbergen), ihre Sagen und Überlieferungen, im Archiv für wissensch. Kunde von Rußland, hrsg. v. A. Erman, Bd. IX, Berlin 1851, S. 154 ff.

als die Grönlandfahrten der Walfischfänger. Erst im 18. Jahrhundert, nach der unfreiwilligen Überwinterung von vier russischen, zu einem Walfischfängerschiff gehörigen Matrosen, die sechs Jahre ununterbrochen (1743—1749) in der spitzbergischen Einöde zubrachten, haben die Fahrten der Grumanlanen eingesetzt. Eine weitere Widerlegung der Pingelschen Behauptung enthält bereits der Brief auf den sie sich gründet, nämlich die Zeitangabe »som Aarligen om Bartholomej thiide pleyer att segle paa Grönlandt«. Aus Charitonow, der seine Nachrichten von Grumanlanen selbst erhalten hat, erfahren wir, daß die Fahrten gewöhnlich am Eliastage (20. Juli) ihren Anfang nahmen, daß die Lodjen 50 Tage unterwegs waren und folglich erst Ende August oder Anfang September in Spitzbergen landeten. Sie hatten dann bis zum Eintritt ständiger Nacht (27. Sept.) nur wenig Zeit, ihre Hütte wohnhaft zu machen und sich durch die Renntierjagd mit dem nötigen Lebensunterhalt für den langen Winter zu versorgen. Nun soll jener russische Steuermann aus Kola die Fahrt erst »um Bartholomäi Zeit« (24. Aug.), also genau fünf Wochen später beginnen. Das Schiff käme also, wenn anders das Eis es überhaupt zuließe, erst nach dem Eintreten völliger Nacht auf Grumant an und von einer Rückfahrt des Bootes könnte keine Rede sein.

Hiermit dürfte wohl die Annahme, Spitzbergen sei bereits vor den Holländern von den Russen entdeckt und sogar regelmäßig besegelt worden, zur Genüge widerlegt und den Holländern die Ehre, Spitzbergen entdeckt zu haben, gewahrt worden sein. Nur der Vollständigkeit halber sei noch als weiteres Bedenken hinzugefügt, daß die Engländer und Holländer, die 1576 bereits im Weißen Meere und auf Kola heimisch waren, davon gar nichts, auch später nicht, zu berichten wissen[1].

---

[1] Vgl. zu dieser Anmerkung die beiden folgenden Abschnitte. Daß Russen die Insel Spitzbergen vor den Holländern, noch dazu jährlich, besegelt haben sollen, erscheint äußerst zweifelhaft. Verf. gibt zu bedenken: Im Jahre 1576 waren mehr als 20 Jahre verflossen, daß die Muscovy Company in Archangel festen Fuß gefaßt hatte. Bei ihrer außerordentlichen Rührigkeit, ihrem Eifer, durch Entdeckungsreisen ihr Handelsgebiet zu erweitern (vgl. Muller S. 16 ff.), darf man doch wohl kaum annehmen, daß sie nie etwas von dieser, nach Pingel in Archangel und Kola ganz gewöhnlichen Fahrt gehört haben sollte. In ihren zahlreichen, bei Hakluyt gedruckten Berichten usw. wird ihrer aber mit

5. Grönland als russisches Schatzland.

Was für ein Grönland hat nun aber der Steuermann aus Kola gemeint? Will man sich nicht in leeren Vermutungen ergehen — wohin diese führen, haben die vorangehenden Darlegungen wohl zur Genüge gezeigt — so wird man recht wenig zu sagen wissen. Der Brief selbst bietet nur einen Anhaltepunkt, die späte Abfahrtszeit um den 24. August! Sie läßt wohl den berechtigten Schluß zu, daß das hier mit Grönland bezeichnete Gebiet in verhältnismäßig kurzer Zeit von Kola aus erreicht und auch die Rückkehr noch vor Anbruch des in diesem Himmelsstriche früh eintretenden Winters bewerkstelligt werden konnte. Hieraus dürfte man dann aber wohl folgern, daß dieses Land von Kola aus nur im Osten, d. h. im russischen Einflußgebiet, wenn nicht gar in Rußland selbst, gesucht werden darf, da der nahe westliche Strich den Norwegern zu bekannt war, als daß er ihnen als Grönland vorgeführt werden konnte. Diese auf sicheren Voraussetzungen beruhenden Erwägungen, die wohl kaum zu beanstanden sein dürften, erhalten nun eine Ergänzung durch einige zerstreute, äußerst bescheidene, aber sehr interessante Nachrichten, die sämtlich auf ein mit Rußland in Zusammenhang stehendes Grönland Bezug haben. Sie mögen hier folgen.

Sören Norby, der getreue Anhänger Christians II. von Dänemark, benutzte seine Gefangenschaft in Rußland dazu, Nachrichten über das verschollene Grönland zu sammeln, und im Jahre 1528, nach seiner Freilassung, berichtete er an den König, der russische Großfürst habe das alte norwegische Schatzland in Besitz genommen; ihm selbst aber sei durch »Eingeborene« gute Kunde darüber zugekommen, und er hoffe, es ihm oder seinen Erben wieder zu erobern[1]. Daß dies das ehemalige Schatzland nicht

---

keinem Worte gedacht. Ferner: Man kann nicht annehmen, daß ein im Weißen Meere und darüber hinaus so erfahrener Mann wie Oliver Brunel, der mehr als 20 Jahre auf Kola und in Archangel zugebracht hat und ständig auf Entdeckung neuen Landes bedacht gewesen ist, von dem Vorhandensein einer jährlich regelmäßig betriebenen Fahrt nichts erfahren haben sollte; vgl. Muller S. 25 ff. Die in dieser Anm. gemachten Ausführungen gelten genau so für das angebliche russische Schatzland »Grönland«, von dem im 5. Abschnitte gehandelt wird.

[1] Diplomatarium Norvegicum IX, 604, XIV, 615.

sein kann, trotzdem Norby von zwei Bistümern spricht, liegt auf der Hand.

Auch eine Mitteilung aus dem Jahre 1557 nennt ein dem russischen Herrscher unterstehendes Grönland. Ein Engländer, der mit Richard Chancellor[1] nach dem Weißen Meere gekommen war und dem dänischen Lehnsherrn auf Bergenhus, Christoph Valkendorf, darüber berichtete, wußte auch von einem Grönland zu erzählen. Unverzüglich machte dieser dem König Christian III. davon Meldung und übersandte eine Aufzeichnung der Unterredung, die er mit dem Engländer gehabt hatte[2]. Darin heißt es, er, der Engländer, habe mit den eingeborenen Grönländern gegessen und getrunken. Diese zögen jedes Jahr von Grönland nach Rußland und von dort wieder zurück, und jeden Winter brächten sie von Grönland ihren Schatz über das Eis nach Rußland zum Großfürsten, den sie als ihren Schutzherrn anerkannten. Sommer und Winter liege Eis zwischen Grönland und Rußland, so daß man darüber gehen und fahren könne, außer während eines einzigen Monats im Sommer. Soweit der Engländer. Zweifellos ist diesem ein russisches Schatzland so geschildert worden; das darf man wohl mit O. A. Johnsen, dem Herausgeber des Valkendorfschen Briefes, ohne weiteres annehmen. Daß dieses Gebiet aber von den »Eingeborenen« als Grönland bezeichnet worden ist, scheint dem Verfasser doch Zweifeln zu unterliegen. Es ist nicht unmöglich, daß der Engländer das seltsame, fremde Land mit jenem alten Namen belegt hat; vielleicht im besten Glauben, vielleicht aber auch — und der Verdacht ist nicht so ohnehin abzuweisen — weil man in Norwegen gern etwas von dem verschollenen Schatzlande hören wollte, dem man damals gerade größere Aufmerksamkeit zuzuwenden begann. Darin jedoch wird man Johnsen wohl zustimmen dürfen, daß mit dem Gebiet, wie es oben geschildert wurde, recht gut das Land der Samojeden jenseits des Petschoraflusses gemeint sein kann[3]. Auch das Grönland, von

[1] Vgl. den folgenden Abschnitt.

[2] Der Brief ist von O. A. Johnsen in Forhandlinger i Videnskabs-Selskabet i Christiania 1909, Nr. 3 herausgegeben worden. Die hier in Betracht kommende Stelle steht S. 21 f.

[3] Vielleicht kann man gar an Novaja-Semlja denken; vgl. G. Storm, »Ymer« XI, S. 35, der aber mit der Vermutung, daß die Insel eine

dem Sören Norby Kunde erhielt, und das, von dem der Steuermann aus Kola den Drontheimer Bürgern zu berichten wußte, ließe sich hiermit sehr wohl in Einklang bringen. Hinsichtlich der Namengebung hege ich jedoch dieselben Bedenken wie oben. Man wolle nicht außer Acht lassen, daß die Drontheimer Bürger, vor allem aber Sören Norby, wünschten, etwas von (dem alten) Grönland zu erfahren. Was lag näher, als daß man ihnen bereitwilligst mit Erzählungen aufwartete, zumal der Steuermann aus Kola, dem durch die in Aussicht stehende Beförderung der norwegischen Kaufleute nach seinem »Grönland« ein schöner Verdienst winkte?

Diese Zweifel an einem in Rußland selbst Grönland genannten russischen Schatzland scheint ein nur zehn Jahre jüngeres Schreiben Zar Fedors II. an Friedrich II. von Dänemark vom März 1586 zu zerstreuen; denn darin wird die in Rußland erfolgte Gefangennahme eines gewissen Jürgen Hüier aus Bergen damit gerechtfertigt, daß dieser eine Fahrt »nach unser groszmechtigkeits land Gronlandt« unternommen und daher den Tod verdient habe[1]. Aber auch gegen dieses amtlich beglaubigte Grönland in russischem Besitze hege ich Bedenken, so lange es nicht durch andere Belege gestützt werden kann, und diese herbeizuschaffen, ist bis jetzt nicht möglich. Unter Friedrich II. häuften sich die dänischen Versuche, das verschollene Grönland wieder aufzufinden, und der Zar mochte wohl befürchten, die unablässigen Nordfahrten[2] könnten schließlich seine eigenen Kreise stören. Vielleicht glaubte er, durch ein dem König gegenüber betontes, unter seiner Botmäßigkeit stehendes Grönland, auf dessen Betreten die Todesstrafe gesetzt sei, weiteren Versuchen einen Riegel vorzuschieben; vielleicht war es ihm auch nur darum zu tun, Friedrich II. zu ärgern, der den für Rußland so außerordentlich wichtigen, den dänischen Sundzoll aber arg schmälernden Handel der Engländer und Holländer nach dem Weißen Meere mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln

---

Zeitlang Grönland genannt worden sei, doch wohl des Guten zu viel tut.

[1] Krarup S. 14 Anm. 11.

[2] Über sie ist ausführlich im letzten Abschnitt der Einleitung gehandelt.

zu verhindern suchte[1]. Ich bezweifele also, daß der Zar ein Schatzland mit dem Namen Grönland besessen habe und glaube schließlich noch, genau wie vorher bei den angeblichen Fahrten nach Grumant im 16. Jahrhundert, darauf hinweisen zu müssen, daß weder die englische Muscovy Company in einem ihrer zahlreichen erhaltenen Berichte ein Grönland erwähnt, noch die mit ihr im Weißen Meere um den Vorrang streitenden Holländer[2]. Und von diesen hatte sogar Oliver Brunel lange Jahre dem allen Fremden streng verbotenen Handel mit Sibirien und dem Samojedenlande obgelegen[3], dem Gebiet also, das für dieses russische Grönland in allererster Reihe in Betracht käme und für das jährliche, regelmäßige Fahrten von Russen nachweisbar sind[4].

II. Die Nordostfahrt der Engländer.

Die letzten Ursachen der Grönlandfahrten und des Jagd- und Fischereibetriebes im nördlichen Eismeere waren Entdeckungsreisen. Das Ziel dieser Forschungsunternehmungen war kein anderes als das, dem Christoph Kolumbus zugestrebt hatte, d. h. die Auffindung eines kürzeren Seeweges nach Indien als des bekannten um Afrika herum[5]. Hatte der kühne Genuese gemeint, seinen Weg nach Westen nehmen zu müssen, so war den Engländern und nach ihnen den Niederländern, das Einschlagen eines nördlichen Kurses als Erfolg verheißend erschienen. Diese Ansicht rührte her von einem englischen Kaufmann Robert Thorne und

---

[1] Vgl. hierzu O. A. Johnsen a. a. O. S. 11, Anm. 4; S. 12, Anm. 2. — Weiteres findet sich z. B. in den State Papers (Denmark) an verschiedenen Stellen (s. Register).

[2] Vgl. hierzu das oben Gesagte.

[3] Muller S. 18 f., 26 f., 32.

[4] Nach Hulsius' Sammlung (deutsche Übersetzung) III, S. 24 berichten die Samojeden [1595]: »daß die Moscowitter jährlich durch die enge [Waigats] passiren und bisz in den flusz Gillissi fuhren, alda sie mit den Tartarn handelten .... dieweil sie aber dem Moscowitter zinszbar weren, dörfften sie mit niemand handeln als mit den Moscowittern«.

[5] Als Ziel war angegeben »Cathay«, ein fabelhaftes Land Ostasiens, das meistens mit China identifiziert zu werden pflegt. Von dort aus glaubte man dann leicht einen Weg nach Indien zu finden, das doch das letzte, heißersehnte Ziel war.

dem berühmten Seefahrer Sebastian Cabota. Dieser äußerst regsame Mann, der seine letzten Lebensjahre in England verlebte[1], bemühte sich nach Kräften, eine Entdeckungsreise zustande zu bringen. Und mit dem besten Erfolge. Im Jahre 1551 trat in London eine Abteilung der »Abenteuernden Kaufleute« zu einer Vereinigung zusammen, die sich zunächst »The Mystery and Company of Merchant Adventurers for the Discovery of Regions, Dominions, Islands and Places unknown« benannte, später mehrfach ihren Namen änderte und unter der Bezeichnung »Muscovy«- oder »Russia Company« eine große Bedeutung, besonders auch für die Entwicklung der Walfischerei und der Grönlandfahrten gewinnen sollte.

Sie ließ nicht lange mit Taten auf sich warten. Bereits im Mai 1553 stachen drei wohlausgerüstete Schiffe von der Themse in See und nahmen ihren Kurs nach Norden, getreu der Instruktion[2], die der greise Cabota ihnen für das Suchen nach der nordöstlichen Durchfahrt, dem Ziele der Reise, mitgegeben hatte. Der Leiter der Expedition und Kapitän der »Bona Esperanza« war Sir Hugh Willoughby, ein für diese Aufgabe gänzlich ungeeigneter Mann. Das Unglück wollte, daß die wirklich tüchtigen Seeleute — Richard Chancellor, Stephen und William Borough — alle auf

---

[1] Über diese englischen Bestrebungen, sowie über die Hauptpersonen bei der Durchführung der Pläne vgl. das erschöpfende, gediegene Werk von Josef Hamel, John Tradescant der Ältere in Rußland 1618, Abh. d. Petersburger Ak. d. Wiss. St. Petersburg 1847. Besonders wichtig ist, daß der Verfasser die schwer zugänglichen russischen Archive hat benutzen dürfen. Daneben ist Muller zu vergleichen. Emil Zweig, Die Entstehung und Organisation der englisch-russischen Handelsbeziehungen in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts, in den Beiträgen z. russ. Gesch., Theod. Schiemann z. 60. Geburtstage . . . dargebracht und herausgeg. v. Otto Hötzsch, Berlin 1907, scheint weder Hamels noch Mullers Arbeiten gekannt zu haben, wenigstens nennt er sie nicht. Stichler, Zur Vorgesch. der Entdeckung Rußlands zur See durch die Engländer im 16. Jahrh., Zürich 1905, bringt nichts Neues und ist nicht frei von Fehlern.

[2] Gedruckt bei R. Hakluyt: The Principal Navigation . . . etc. London (1589) 1598; die Ausgabe von 1598 ist jetzt durch einen schönen Neudruck (12 Bände), eine Publikation der Hakluyt-Society, bequem zugänglich und durch ein treffliches Register (12. Bd.) leichter benutzbar gemacht. Dieses große Sammelwerk birgt den größten Teil des für die Muscovy Company in Betracht kommenden gedruckten Materials.

einem Schiffe, der »Edward Bonaventure«, zusammen waren und ein heftiger Sturm dieses von der »Bona Esperanza« und dem dritten Schiffe, der »Bona Confidentia« dauernd trennte. Das wurde Willoughbys Verhängnis. Sein noch erhaltenes Schiffsjournal[1] zeigt uns ein ziel- und planloses Hin- und Herfahren nach den verschiedensten Richtungen, wobei er auch Novaja Semlja entdeckte, d. h. von fern erblickte, und beweist die völlige Hilflosigkeit des Führers und der übrigen Offiziere[2]. Er wußte schließlich keinen anderen Rat, als in einem Hafen der lappländischen Felsküste, da, wo nahe bei Kegor, auf der Grenzscheide Rußlands und Norwegens, der Arzinafluß ins Meer fällt, Zuflucht zu suchen. Der Versuch, dort zu überwintern, schlug völlig fehl. Willoughby selbst und mit ihm die gesamte Besatzung der beiden Fahrzeuge fielen den Unbilden des ungewohnten nordischen Winters zum Opfer.

Mehr Glück hatte die »Edward Bonaventure«, deren Kapitän Richard Chancellor war. Sie gelangte durch ein Versehen — indem sie das erstrebte Vardö, das als Treffpunkt für den Fall einer Trennung bestimmt war, verfehlte — in das Weiße Meer und kam schließlich durch Zufall in die Dwinamündung. Dort warf man bei dem Kloster St. Nikolaus Anker. Der durch Eilboten von diesem unerhörten Ereignis benachrichtigte Zar Iwan IV. erkannte sofort dessen Bedeutung. Er ergriff begierig die Gelegenheit, den neu entdeckten Weg nach seinem Reiche zur Anbahnung eines Seehandels mit England zu benutzen. So hatte die mißglückte Expedition der Merchant Adventurers einen ungeahnten Erfolg, einen blühenden, äußerst gewinnreichen[3] Handel mit Rußland, der durch Privilegien des Zaren und der englischen Königin der Mus-

---

[1] Gedruckt bei Hakluyt.

[2] So segelten die beiden Schiffe z. B. 20 Meilen SSO., steuerten dann einen Tag NW. bei W.; darauf zwei Tage lang WSW., dann wieder 30 Meilen NO.! Mit Recht urteilt daher der Verfasser des Artikels »Willoughby« in der ‚English National Biography‘: these . . . courses . . . show more clearly than is otherwise possible the extreme ignorance of all the responsible officers . . . not only of the pilotage but of the most simple navigation.

[3] Einen Gewinn von 40% z. B. hielt man für gering, und der Verkaufspreis betrug oft ein Mehrfaches der Herstellungskosten; vgl. auch Conway, No man 's land, S. 8.

covy Company vorbehalten blieb[1] und trotz der Gegenmaßregeln der um ihren Sundzoll besorgten Dänenkönige mehr und mehr in Schwung kam.

Ein und ein halbes Jahrzehnt hindurch hatten sich die Engländer dieser Ausnahmestellung zu erfreuen. Dann aber mußten sie es geschehen lassen, daß die Holländer — die 1565 zum ersten Male im Weißen Meere erschienen waren und ihnen seit dieser Zeit, von einer auf der Halbinsel Kola angelegten Handelsniederlassung aus, als »Interlopers« Konkurrenz gemacht hatten — zum Handel zugelassen wurden. Die Niederländer ließen sich nun auf Anraten ihres seit langen Jahren dort tätigen, vielgereisten Landsmannes Oliver Brunel an einer überaus günstigen Stelle, einem Hafen bei dem Kloster St. Michael, nieder. Nach einigen Jahren erwuchs dort eine Stadt, die nach dem Kloster des Erzengels Archangelsk genannt wurde. Die Engländer gerieten arg ins Hintertreffen und wurden genötigt, ihren Sitz ebenfalls in der neuen, bereits blühenden Handelsstätte aufzuschlagen[2].

Etwa um dieselbe Zeit kamen die Holländer der Muscovy Company auf einem anderen Gebiete ins Gehege, und auch dort setzten sie sich gegen den Willen der Briten fest.

---

[1] Von einem höchst unwahrscheinlichen Schritte des deutschen Kaufmanns in London weiß einer der Leute Richard Chancellors dem dänischen Lehnsherrn auf Bergenhus, Christoph Valkendorf, im Jahre 1557 (!) zu berichten: »att the tyske køpmendt paa conttorit till Lunenn i Engellandt haffuer bødet drotningen i Engellandt fem tuszind pund sterkling, at hindes naade wille bestillit, at szamme szeglatzs motthe ighenn bliffue afflagt, oc ther tiill wille the giffue the engelsker theris om kostning ighen, hues te kunde mesth regne samme szeglatzs at haffue kostet thennom. Men hindis naade gaff thennom szaa for szuar ighen, at therszom hindis wnderszotte weste at bruge noghen szeglatzs thennom till beste, wille hindis naade helder ther wdi forfremme thennom tiill thett besthe end ther wdi were thennom emodt, oc andre szuar ther paa kunde the icke bekomme.« Forhandlinger i. Vidensk.-Selks. i Christiania 1909, Nr. 3, S. 21.

[2] Nicht lange nach den Holländern hatten auch die deutschen Hansestädte versucht, am Handel nach Archangel teilnehmen zu können. Ihr gewandter Unterhändler Zacharias Meyer erwirkte im Juli 1588 den Lübeckern und den mit ihnen verwandten freien Städten einen Gnadenbrief, der ihnen, wie für andere Plätze, so auch für die Häfen an der Dwinamündung ungehinderte Ein- und Ausfuhr gegen Erlegung der Hälfte des Zolles, den die andern Nationen zu entrichten hatten, ge-

III. Die Nordostfahrten der Holländer.

Der Versuch, eine nordöstliche Durchfahrt nach Cathay zu finden, war nach der erfolglosen Expedition des Jahres 1553 von den Engländern nicht ernstlich erneuert worden[1]. Den Holländern blieb es vorbehalten, einen neuen Vorstoß zu wagen[2]. Im Jahre 1584 wurde der bereits genannte Oliver Brunel von dem Middelburger Kaufmann Balthazar Moucheron zu diesem Zwecke ausgesandt; doch fand das Unternehmen durch das Scheitern des Schiffes ein schnelles Ende. Zehn Jahre später wurden dann — abermals auf Betreiben Moucherons — drei Fahrzeuge abgeschickt, deren eines, von Wilhelm Barends (holl.: Barendszoon) geführt, Novaja Semlja erreichte und bis zu den Oranjeinseln vordrang, die geplante Umsegelung jedoch aufgeben mußte. Im folgenden Jahre, 1595, lief sogar eine Flotte von sieben Schiffen unter Barends Kommando zu diesem Zwecke aus, wurde jedoch durch die widrigen Eisverhältnisse gezwungen, nach Holland zurückzukehren, ohne etwas ausgerichtet zu haben.

Trotz dieser wiederholten Mißerfolge ging bereits im nächsten Jahre abermals ein Geschwader von zwei Schiffen ab. Das eine wurde von dem später als heldenmütigen Admiral rühmlichst bekannten Heemskerck (Jacob Hendrickszoon H.) als Kapitän kommandiert, während der erprobte Barends sich mit der Stelle des Steuermanns begnügte; auf dem anderen war Johann Kornelis

währte. Die fortwährenden Kriege zwischen Rußland, Polen und Schweden, später die Bevorzugung der Engländer durch gänzliche Zollfreiheit, verhinderten jedoch die Fahrt; s. Winkler, Die deutsche Hansa in Rußland, S. 109 ff. Die ersten hansischen (Hamburger) Schiffe lassen sich für 1604 nachweisen; s. Baasch, Zeitschr. d. V. f. Hamb. G. IX, 2, S. 308. — Erwähnt sei, daß der schwedische König Gustav I. Wasa sofort die Wichtigkeit der Entdeckung der Engländer erkannte und sich bereits 1554 mit dem Gedanken trug, eine Expedition nach dem Weißen Meere auszurüsten; vgl. Geogr. Tidsskr. IV, Kjb. 1880, S. 79.

[1] Die von der Muscovy Company unternommenen Fahrten dienten ausschließlich der Erweiterung ihres Handels in Rußland. Auch hierbei hatte den Engländern jener Oliver Brunel den Rang abgelaufen und den von ihnen vergeblich gesuchten Ob gefunden; vgl. Muller S. 27.

[2] Über die Versuche der Holländer in dieser Richtung sowie die ersten 30 Jahre der Niederländer und Briten auf Spitzbergen bringt Muller alles Wissenswerte.

(Jan Korneliszoon) Rijp Kapitän, Arend Martens (A. Martenszoon) Steuermann. Diese Reise hatte endlich ein besseres Ergebnis. Zwar wurde das ersehnte Goldland Cathay nicht gefunden, dafür aber neues, bisher unbekanntes Land angetroffen, das von seinen Entdeckern die Namen Bäreninsel und Spitzbergen erhielt. Zwistigkeiten der beiden Kapitäne veranlaßten nach diesem gemeinsam errungenen Erfolge eine Trennung der beiden Schiffe.

Heemskerck und Barends schlugen den bei früheren Expeditionen innegehaltenen Kurs ein. Sie umsegelten die Nordspitze Novaja Semljas von Westen nach Osten, verloren dann aber ihr Schiff im Eise und mußten auf der unwirtlichen Insel[1] alle Schrecken der Polarnacht durchkosten. Es ist bekannt, daß der wackere Barends nach glücklich bestandener Überwinterung auf der Rückreise — die Schiffbrüchigen fuhren in offenen Booten bis nach der Halbinsel Kola! — mit einem Teile der Mannschaft ums Leben kam.

Das andere Fahrzeug unter Cornelis Rijp war unterdessen in den spitzbergischen Gewässern geblieben und hatte das neugefundene Land durch die Hinloopenstraße umsegelt. Es ist merkwürdig, daß diese hervorragende seemännische Leistung, die vielfach, u. a. auch noch von Nordenskiöld, Barends zugeschrieben wurde und erst viele Jahre später wieder gelang, gar keine Beachtung gefunden hat; es verging noch geraume Zeit, ehe Spitzbergen als eine Insel erkannt wurde[2].

IV. Der Kampf um Spitzbergen.

Diese Erfolge der Holländer spornten die Muscovy Company[3] zu neuen Anstrengungen an. Ein von ihr ausgesandtes Schiff

---

[1] Carl Stichler (in seinem Schriftchen »Zur Vorgesch. d. Entd. Rußlands zur See durch die Engländer im 16. Jahrh.«, Zürich 1905) glaubt, die Überwinterung habe auf Spitzbergen stattgefunden. Er schreibt S. 25: »Barents Winterhütte auf Spitzbergen wurde zweihundertundfünfundsiebzig Jahre, nachdem er sie verlassen, d. h. im September 1871 von dem norwegischen Kapitän Elling Carlsen unversehrt aufgefunden«.

[2] Muller S. 204 Anm. 1.

[3] Über das Erscheinen der Engländer auf der Bäreninsel und Spitzbergen vgl. neben Muller des Geographen Sir Martin Conway auf Grund

fand 1603 ebenfalls die Bäreninsel, die nun den Namen »Cherry Island« bekam. Hier wurde man auf die zahlreichen Walrosse aufmerksam, und da die Engländer in ihrem russischen Handel den Wert der Walroßzähne schätzen gelernt hatten, machten sie alsbald Jagd auf die Tiere. Weil sie sich dabei der Schußwaffen bedienten, konnten sie jedoch nur 15 Stück erbeuten. Fortan schickte die Muscovy Company regelmäßig ein Schiff nach der Bäreninsel auf die, nunmehr mit Lanzen betriebene, Walroßjagd aus. Sie lieferte guten Ertrag und wurde dadurch noch einträglicher gemacht, daß man sich nicht mehr darauf beschränkte, den erlegten Tieren die Zähne zu nehmen, sondern dazu überging — 1605 zum ersten Male — aus ihrem Speck Tran auszubrennen.

Mittlerweile hatte Henry Hudson auf seiner Fahrt vom Jahre 1607 auch Spitzbergen gefunden. Die Kompagnie hörte davon und schickte 1610 James Poole dorthin ab, der vor allem darauf achten sollte, ob sich Walrosse daselbst sehen ließen, denn die Jagd auf der Bäreninsel fing wegen der jährlichen Raubzüge der Engländer bereits an, unergiebig zu werden. Poole traf nun nicht nur Walrosse, sondern auch außerordentlichen Reichtum an Walfischen daselbst an. Diese Beobachtung fand bei der Kompagnie durchaus die Aufmerksamkeit, die sie verdiente. Sie beschloß, die nicht mehr einträgliche Fahrt nach der Bäreninsel einzustellen und in Zukunft ihre Schiffe nach Greenland, wie Spitzbergen von ihnen genannt wurde, auf den Walfischfang zu senden. Da die Engländer in diesem Betriebe nicht bewandert waren, ging man daran, ihn zunächst mit Hilfe von Basken, die seit Jahrhunderten darin außerordentliches Geschick bewiesen hatten, in Angriff zu nehmen. Bereits im Jahre 1611 wurde die Absicht tatsächlich

---

langjähriger Vorarbeiten veröffentlichtes Buch »No man 's land; a History of Spitsbergen from its discovery in 1596 to the beginning of the scientific exploration of the country«, Univ. Progr. Cambridge 1906. Es bringt u. a. eine ziemlich vollständige Bibliographie, die ältere Kartographie nebst Wiedergaben der ältesten Karten und behandelt ferner die Entwicklung der spitzbergischen Namen. Für alle geographischen Bezeichnungen sei ein für allemal auf dieses Werk mit seinen vorzüglichen Kartenbeigaben verwiesen. Es bildet zugleich die glücklichste Ergänzung zu Mullers »Geschiednis der Noordsche Compagnie«, da dieser ungedruckte holländische, jener nicht veröffentlichte englische Quellen benutzt hat.

ausgeführt; der erste spitzbergische Walfisch wurde am 12. Juni von den Basken erlegt und auf dem Lande 12 Tonnen Tran aus seinem Speck gebrannt. Zwei Schiffe hatte die Kompagnie ausgesandt. Beide scheiterten, doch konnten die Mannschaften sich aufs Land retten. Zu ihrem Glück hatte ein Interloper aus Hull seinen Weg nach »Greenland« gefunden. Er nahm sie in sein Schiff und brachte sie glücklich nach England zurück.

Dieses erste Jahr der Walfischerei bei Spitzbergen war das letzte, das nur Engländer in seinen Buchten sah. Bereits im nächsten Jahre, 1612, kamen zu deren großem Verdrusse Spanier und, was ihnen noch weit unangenehmer war, Holländer, 1613 auch noch Franzosen nach ihrem »Greenland«, auf dem sie sich schon als unbeschränkte Herren gefühlt hatten. So trafen die beiden Gegner, die auf allen Meeren erbittert um die Palme rangen, auch hier im ewigen Eise feindlich aufeinander. Es ist nicht Aufgabe dieser Arbeit, auf ihre Streitigkeiten näher einzugehen; sie sind bei Muller und Conway erschöpfend dargestellt worden. Doch möge das Wichtigste in aller Kürze gesagt werden.

Die Muscovy Company suchte, gestützt auf eine eigens dazu bewilligte königliche Charter vom Jahre 1613, die übrigen Nationen mit Gewalt zu vertreiben und ihnen durch Wegnehmen von Schiff und Gut das Wiederkommen zu verleiden. Bei den Spaniern und Franzosen gelang ihnen dies auch vollständig, nicht so bei den Niederländern. Die feindselige Haltung der Muscovy Company hatte vielmehr, anstatt abschreckend zu wirken, das Ergebnis, daß sich die interessierten holländischen Kaufleute im Jahre 1614 zu der berühmten »Noordschen Compagnie« zusammenschlossen, um ihre Ansprüche desto nachhaltiger verfechten zu können. So kam es, daß sie sich ebenfalls mit einem Privileg bewaffneten, das ihnen allein die Ausbeutung der von ihnen entdeckten und etwa noch zu entdeckenden Länder und Meere zusicherte, und 1615 mit einer stattlichen Flotte von 14 Schiffen im Eismeere erschienen.

In der Tat war ihnen auch ein großer Erfolg beschieden. Sie entdeckten die bereits 1607 von Hudson gefundene Insel Jan Mayen aufs neue und trafen daselbst sehr ergiebige Fischgründe an. Ein beträchtlicher Teil der von der Noordschen Kompagnie ausgesandten Schiffe fuhr nunmehr seit 1615 dorthin, um — ebenfalls mit Hilfe baskischer Harpuniere — dem Fange obzuliegen; und wie auf

Spitzbergen wurden auf dieser Insel, die von den Holländern während der Blütezeit der dortigen Fischerei Mauritius-Eiland genannt wurde, Tranbrennereien und Packhäuser errichtet.

Um die Verwirrung auf Spitzbergen noch zu vermehren, schickte Christian IV. von Dänemark in demselben Jahre 1615 drei Kriegsschiffe dorthin und ließ durch sie den Fremden Tribut abfordern. Er erklärte, Spitzbergen sei ein Teil Grönlands und unterstehe daher der Hoheit der dänischen Krone. Selbstverständlich wiesen sowohl die Holländer, die das Land entdeckt, als auch die Engländer, die es durch Hudsons Fahrt im Jahre 1607 zum zweiten Male selbständig gefunden und seit fünf Jahren besucht hatten, das Ansinnen des Eindringlings mit aller Entschiedenheit zurück. Dänische Kriegsschiffe kamen fürs erste nicht wieder nach Spitzbergen. Aber seine Ansprüche hielt Christian mit der ihm eigenen Starrheit fest und suchte sie auf dem Wege diplomatischer Verhandlungen mit den Generalstaaten zur Geltung zu bringen oder, richtiger gesagt, zu Gelde zu machen. Erfolg hatte er aber auch damit nicht[1]. Die Holländer blieben fest, waren aber so klug, die zwei oder drei Fangschiffe, die sich jährlich mit baskischen Hilfskräften einfanden, mit ihnen zusammen fischen zu lassen und sie sogar gegen die Engländer in Schutz zu nehmen. Sie durften den König nicht zu sehr reizen; wußten sie doch nur zu gut, daß er durch Sperrung des Sundes den Lebensnerv ihres gesamten Handels, die Ostseefahrt, tödlich treffen konnte.

Um so heftiger war der Zwist zwischen Holländern und Engländern. Dort wurde Gewalt gegen Gewalt gesetzt, auf beiden Seiten vor der Wegnahme von Schiff und Ladung nicht zurückgeschreckt, der Fang gegenseitig nach Möglichkeit behindert. Verlust auf beiden Seiten anstatt des gehofften reichen Gewinnes war die notwendige Folge. Dieser Zustand war unhaltbar, und so konnte es nicht ausbleiben, daß man schließlich — jedoch ohne daß eine Partei ihren Ansprüchen entsagte — zu einem modus vivendi kam. Eine förmliche Übereinkunft, wie von vielen angegeben wird, ist wohl nicht geschlossen worden[2]. Zwar schwebten seit 1619 unter Ansetzung eines dreijährigen Waffenstillstandes

---

[1] Muller S. 241, 255, 256, 261, 275; vgl. auch N. Rr. VI, S. 644 f.; IX, 169, 310 f.; X, 157; XI, 419; XII, 237 f.

[2] Ich schließe mich hier ganz der Ansicht Mullers an.

Verhandlungen, denen Vorschläge der Noordschen Kompagnie zugrunde lagen, aber zu einer Einigung führten sie nicht. Vielmehr beschlossen 1621 die beiden Schwäger Christian IV. von Dänemark und Jakob I. von England, gemeinsam alle Fremden aus Spitzbergen zu vertreiben. 1623, nach Ablauf der gewährten Frist, forderte die Muscovy-Company die Holländer auf, Spitzbergen zu räumen[1]. Erfolg hatten sie jedoch damit nicht und mußten daher nun zusehen, in Frieden mit den lästigen Mitbewerbern auszukommen. Die Macht der Verhältnisse, vor allem aber wohl die »gegenseitige Furcht«, wird dann die Interessensphären — wie man jetzt sagen würde — bestimmt haben. Wie dem auch sei, Tatsache ist, daß die Niederländer seit 1618 nicht mehr südlich von Fairhaven fischten, die Engländer nach 1623 nicht mehr nördlich von Faire-Foreland erschienen, so daß ein Stück der Küste — es wurde damals nur an der Westküste gefischt[2] — neutrales Gebiet blieb. Die Dänen durften[3] mit den Holländern in der Mauritiusbai fischen und auf der Amsterdam-Insel neben ihnen ihre Tranhütten errichten.

Ganz anders dachte sich Lindeman[4] die »Vertheilung Spitzberger Häfen an die verschiedenen Nationen«. Nach ihm »traten als Betheiligte die Engländer, die Niederländer, die Dänen . . ., ferner die Hamburger und endlich die Biscayer[5] und Franzosen auf«. Gegen die Einbeziehung der drei letztgenannten liegen aber

---

[1] Muller S. 221 f.

[2] Die mehrmals erwähnte Fischerei an der Ostküste Spitzbergens, bei dem nicht zu identifizierenden Disko und bei Edges Eiland, steht in keinem Verhältnis zu dem ausgedehnten Betriebe an der Westküste. Schon die unverhältnismäßig gefahrvolleren Eisverhältnisse schreckten die meisten Schiffe davon ab.

[3] Muller S. 242.

[4] In seiner äußerst fleißigen Arbeit »Die Arktische Fischerei der deutschen Seestädte 1620—1868«, Erg.-Heft 26 zu Petermanns Geogr. Mittlg., Gotha 1869, S. 9; ebenso Scoresby, An Account of the Arctic Regions, Edinburgh 1820, II, S. 168: »The Hamburghers commenced the fishery immediately after the Danes«, und darauf fußend Torell-Nordenskjoeld, Die schwedische Expedition nach Spitzbergen und Bären-Eiland in den Jahren 1861, 1864 und 1868 (Jena 1869), S. 321.

[5] Es ist nicht angängig, die Biskaier, wie es Lindemann getan hat, mit den Spaniern zu identifizieren. Vielmehr waren sowohl die Franzosen als auch die Spanier Biscaier.

schwerwiegende Bedenken vor. Vor allem: Die Holländer und Briten, die selbst nur mit Zähneknirschen einander duldeten, dachten gar nicht daran, einen Fremden zuzulassen, und auch Christian IV. behauptete noch immer seine Hoheitsansprüche. Um zu zeigen, wie wenig Lindemans Angaben in diesem Punkte zutreffen, mögen hier die Bestrebungen der Spanier und Franzosen, in Spitzbergen Fuß zu fassen, in aller Kürze besprochen werden. Sie sind die einzigen, die Versuche dieser Art unternommen haben. Von Hamburgern oder anderen Deutschen ist vor den vierziger Jahren nie die Rede[1]. Hierdurch wird gleichzeitig erwiesen, daß die Reihenfolge, in der Lindeman die Fremden ihren Einzug in die Baien Spitzbergens halten läßt — Hamburger zuerst und dann Spanier und Franzosen — unmöglich richtig ist.

Nachdem 1612 Spanier mit einem Schiffe einen guten Fang getan hatten, waren 1613 außer ihnen auch noch Franzosen vor Spitzbergen erschienen, jedoch beide so übel behandelt worden, daß sie sich 1614 nicht wieder hin wagten. Während dieses Jahres fanden Unterhandlungen der französischen Regierung mit den Generalstaaten deswegen statt[2]. Diese gaben günstige Erklärungen ab, aber die Noordsche Kompagnie kehrte sich nicht an die Ermahnungen ihrer Regierung: Als 1615 französische Schiffe erschienen, wurden sie von der Kompanie am Fischen verhindert. Auch das Anerbieten der Fremden, ihr ein Drittel des Fanges für die Erlaubnis zum Walfischfang zu geben, wurde zurückgewiesen. Die Folge war, daß die Generalstaaten der Noordschen Kompagnie aufs strengste befahlen, sie solle die Biskaier nicht nur fischen lassen, sondern sogar gegen die Engländer in Schutz nehmen. Aber die Basken waren entmutigt und ließen sich nicht mehr im Eismeere sehen.

Erst acht Jahre später versuchten sich die Franzosen auf

---

[1] Die im Hamburger St. A. befindl. Schifferbücher melden zum 22. Okt. 1624: »Ties Reimers in uth Grönlandt. 80 Last Traen«. Es wäre ganz verkehrt, hieraus die Teilnahme Hamburgs am Walfischfange schon für diese Zeit schließen zu wollen. Es besteht nur die eine Möglichkeit, daß dieses Schiff den gekauften, in Grönland lieferbaren Tran als Frachtschiff geholt, nicht als Fischerfahrzeug selbst erbeutet hat. Hierfür spricht, daß die Holländer öfter Nachschiffe nach Spitzbergen oder Jan Mayen schickten, den reichen Segen einzuheimsen.

[2] Das Folgende nach Muller, S. 286—89.

krummen Wegen einzuschleichen[1]. Zwei französische Basken, Kaufleute aus St. Jean de Luz, wurden mit Erlaubnis Christians IV. Partner der Kopenhagener Walfischfangkompagnie, die durch ein königliches, auf den Namen des Kopenhagener Kaufmanns Johann Braem[2] lautendes Privileg vom 22. März 1622 die Erlaubnis erhalten hatte, mit drei Schiffen bei Spitzbergen zu fischen. Bereits 1623 erschienen die Franzosen mit zwei Fahrzeugen in der Mauritiusbai, um an Stelle der Dänen den Fang zu betreiben. Die Holländer verjagten sie jedoch mit dem Bemerken, sie hätten wohl den Dänen daselbst zu fischen erlaubt, nicht aber Fremden. Sie mußten aus der Bai weichen. Als sie an anderer Stelle ihr Glück versuchten, wurden sie von den Engländern gänzlich vertrieben und sahen sich gezwungen, nach dem Nordkap zu segeln, um dort auf Beute auszugehen.

Christian IV. faßte dieses Vorgehen der Niederländer gegen die französischen Basken als Eingriff in seine vermeintlichen Hoheitsrechte über Spitzbergen auf. Er richtete ein scharfes Schreiben an die Generalstaaten, forderte 150 000 Gulden Schadenersatz für Braem und drohte mit Gewaltmaßregeln im Sunde. Die Niederländer gaben aber nicht nach. Jahrelang führte der König die Verhandlungen ohne Erfolg fort, doch wurde Braem 1629 mit allen seinen Ansprüchen endgültig abgewiesen. Es scheint fast, als habe Christian geglaubt, durch das Heranziehen fremder Nationen seiner »Souveränität« über Spitzbergen oder »Christiansbergen«, wie er es fortan zu nennen beliebte, Anerkennung zu verschaffen. Bereits 1630 tat er wieder einen Schritt, der diesem Zweck dienen sollte, und wiederum waren es französische Basken, denen er, als »Herr« des Landes, die Erlaubnis zum Walfang glaubte erteilen zu dürfen. Die Veranlassung dazu war folgende:

Der Baske[3] Jean Vrolicq aus Hâvre de Grâce, der lange als Harpunier im Dienste der Noordschen Kompagnie gestanden hatte, wußte sich durch die falsche Angabe, daß er 1612 eine Insel[4] entdeckt habe, von Kardinal Richelieu im Jahre 1629 ein Oktroi

---

[1] Der Folgende nach Muller, S. 246—58.

[2] Geb. 1595 in Hamburg; Näheres über ihn s. Christians IV. eigenh. Briefe ed. Bricka und Fridericia, II, S. 36, Anm. 3.

[3] Der Folgende nach Muller, S. 259—69; 289—302.

[4] Er nennt sie Isle de Richelieu; gemeint ist aber Jan Mayen!

zu erwirken, das ihm, als dem Entdecker, den alleinigen Walfischfang bei dieser Insel auf vier Jahre zusicherte. Ein Gesuch Vrolicqs an die Generalstaaten, ihn auf Grund dieses Privilegs ruhig und friedlich fischen zu lassen, wurde abgeschlagen. Auch er nahm zu den Dänen seine Zuflucht. Auf seine Veranlassung stellte Christian IV. 1630 für Johann Braem ein sieben Jahre geltendes Privileg[1] aus, in dem ausdrücklich enthalten war, daß unter den vier bis sechs Schiffen, die in den Gewässern bei »Nord-ogGrønland, Christiansberg og alle andre omliggende Øer Island alene undtagen«, fischen dürften, zwei baskische sein könnten. 1631 erschienen Vrolicq und Goedert Braem[2], der Bruder Johanns, mit je einem Schiffe in der Robbenbai. Der holländische Kommandeur verbot dem Franzosen, nicht auch dem Dänen, zu fischen, ließ ihn jedoch gewähren, als Braem sein Schiff klar zum Gefecht machte und sich anschickte, seinen Partner zu verteidigen.

Dieser Erfolg, den er doch nur Braem zu verdanken hatte, machte Vrolicq so sicher, daß er glaubte, nunmehr auch ohne dänische Hilfe nach Spitzbergen fahren zu können. In Frankreich verkündete er: Die Niederländer hätten das französische Privileg anerkannt und ihn in Spitzbergen zugelassen; die Robbenbai — die er fortan St. Pierre nannte — sei von ihm in Besitz genommen

[1] N. Rr. VI, S. 644 f. Die deutliche Scheidung zwischen Grönland und Christiansbergen ist ein schlagender Beweis dafür, daß man dänischerseits längst wußte, daß Grönland mit Spitzbergen nicht identisch sei; ähnliche Bezeichnungen N. Rr. VII, S. 45, 135; IX, 310 f.; X, 157; XI, 419. Hier erscheint meines Wissens zum ersten Male die Bezeichnung Christiansberg[en] für Spitzbergen, durch welche Umnennung Christian glaubte, seiner Souveränität mehr Nachdruck geben zu können. Die Mauritiusbai sollte »Christianshafen« heißen. Wenn Slange-Gram, Kong Christian den Fierdes Historie, Kjh. 1749, S. 749 die Mauritius-, Robben- und Kjøbenhavns-Bai für ein und dieselbe ansieht und, darauf fußend, Bricka, der Herausgeber von »Christian IV egenhændige Breve« im 5. Band, S. 393, Anm. 2 angibt, »at Kjøbenhavns-Bay skulde døbes om til Christianshavn«, so ist das unzutreffend. Die Robbenbai, die von den Dänen Kjøbenhavnsbai genannt wurde und eine Einbuchtung an der Westküste der Däneninsel ist, hat mit der Mauritiusbai, die zwischen der Ostküste der Däneninsel und dem Festlande ihren Platz hat, nicht das geringste zu tun.

[2] Geb. 1601 in Hamburg; Näheres über ihn s. Christians IV. eigenh. Briefe II, S. 154, Anm. 3.

worden, und eine französische Kompagnie könne ungehindert den Fischfang beginnen. Demgemäß handelte er denn auch. Er ließ Braem schnöde im Stich und erschien 1632 mit zwei französischen Schiffen wieder in der Robbenbai, wurde jedoch abermals von den Holländern vertrieben. Nicht besser erging es zwei anderen baskischen Schiffen, die, verlockt durch das oben erwähnte Oktroi Christians IV., anstatt des undankbaren Vrolicq mit Braem nach Spitzbergen gekommen waren. Sie wurden ebenfalls vertrieben[1].

Wieder folgten diplomatische Verhandlungen, diesmal aber nicht nur mit Dänemark, sondern auch mit Frankreich. Hierbei trat nun aufs neue ganz klar das Bestreben der Holländer hervor, alle Fremden von der Insel fern zu halten. Besonders lehrreich ist eine Denkschrift der Noordschen Kompagnie an eine in Kopenhagen befindliche Gesandtschaft der Generalstaaten, in der es heißt: Aus dem Vorgehen Braems und der Biskaier sei zu erkennen, mit welchem Fleiße die Basken darauf bedacht seien, Anteil an der Fischerei zu bekommen, um mit der Zeit die anderen Nationen daraus zu verdrängen. Gestehe man ihnen, den Franzosen oder anderen Fremden den Walfang bei Spitzbergen zu, so würden Holländer wie Dänen den Schaden zu tragen haben. Die Noordsche Kompagnie hatte mit ihren Vorstellungen Erfolg. Christian versprach, keine Verschreibung für den Walfischfang mehr an Basken auszugeben und die verliehene einzuziehen. Johann Braem beugte sich dem Willen des Königs und gelobte, jegliche Verbindung mit den Basken zu lösen.

Dagegen kam in den Verhandlungen der Niederländer mit Frankreich keine Einigung zustande. Vrolicq pochte auf seinen französischen Paß und fand sich im folgenden Jahre sogar mit vier Schiffen bei Spitzbergen ein. Die Holländer hielten es doch nicht für geraten, den Eindringling, hinter dem das mächtige

---

[1] Diese hielten sich aber anderwärts schadlos; sie warteten bis die Holländer Jan Mayen verlassen hatten, brachen die Packhäuser auf und raubten 600 Quardeel Tran, über 200 000 Pfund Walfischbarten und viele der Fischerei dienende Geräte. Die Noordsche Kompagnie hatte dadurch einen Schaden von mehr als 100 000 fl.; Muller, S. 262 f. Dieser Raubzug veranlaßte die Kompagnie, im Jahre 1633 sowohl in Jan Mayen als auch in Smeerenberg, dem Hauptplatz auf Spitzbergen, Leute überwintern zu lassen.

Frankreich stand, gänzlich zu vertreiben. Sie ließen es jedoch nicht zu, daß er in Baien, die ihrem Fischgebiete angehörten, den Fang ausübte. Erst als er sich eine Stelle des neutralen[1] Küstenstriches, eine kleine, zwischen Hamburger- und Magdalenen-Bai gelegene Bucht, zum Fischplatz erkor, duldeten sie ihn. Als er sich aber verleiten ließ, auch in einer den Holländern zustehenden Bai zu fischen, nahmen ihm die Niederländer fünf Schaluppen weg und drohten für den Wiederholungsfall noch schärfere Maßregeln an. Jetzt schritt Frankreichs Regierung, auf Vrolicqs Beschwerden, zu Vergeltungsmaßregeln. Sie legte auf Güter der Noordschen Kompagnie in Rouen, Bordeaux und Bayonne Beschlag und verbot außerdem allen Basken, in niederländischen Diensten auf den Walfischfang zu fahren (1634). Obwohl nun in den folgenden Verhandlungen keine Entscheidung getroffen wurde, erschien doch Vrolicq im nächsten Jahre wieder in Spitzbergen, und die Holländer legten ihm weiter keine Hindernisse in den Weg. Vor Frankreichs Macht hatte sich die Schranke, die Anmaßung und Selbstsucht gezogen hatte, öffnen müssen.

Diese Ausführungen zeigen wohl zur Genüge, daß hamburgische oder andere deutsche Schiffe es gar nicht wagen durften, überhaupt einen Versuch zur Teilnahme am Walfischfange bei Spitzbergen oder Jan Mayen zu machen. Tatsächlich ist auch, so lange die Noordsche Kompagnie bestand, nicht von einem einzigen derartigen Versuche die Rede.

Eine weit gefährlichere Konkurrenz als die der Dänen und Franzosen war der Noordschen Kompagnie mittlerweile in ihren eigenen Landsleuten erwachsen. In der ersten günstigen Zeit, in der sich die Wale fast ausschließlich in den Baien der Westküste aufhielten, war man fest davon überzeugt, daß die Fischerei in der offenen See keinen Gewinn abwerfen könne. Diesen Erwägungen folgend, ließ sich die Noordsche Kompagnie in ihren Privilegien nur die Küsten und Länder des Eismeeres zusichern. Sie gab also das Fischen im offenen Meere dadurch frei. Ja, sie verwies sogar die Schiffe, die sie von Spitzbergen verjagte, auf diesen Betrieb. Aus demselben Grunde, vielleicht aber auch, weil man die Lücke in dem Privileg zu spät entdeckte, machte man davon

---

[1] S. o.

zunächst keinen Gebrauch. Als aber die andauernden Nachstellungen die Fische scheu machten und sie veranlaßten, die Baien und die Küsten zu meiden, gewann der Fang im offenen Meere immer mehr an Bedeutung. Bald ging sogar ein Schiff der Kompagnie zur Seefischerei über. Diese erkannte, wie gefährlich ein solches Beispiel sei und verbot sie ihren Mitgliedern. Gleichzeitig bemühte sie sich jetzt, den veränderten Umständen gemäß, von den Generalstaaten die Ausdehnung ihrer Privilegien auf das offene Meer zu erhalten. Als sie jedoch mit ihrem Verlangen abgewiesen wurde, tat sie das Klügste, was sie konnte, und ließ ihre eigenen Schiffe in der See dem Fange obliegen. Der Wettbewerb der nicht zur Kompagnie gehörenden Niederländer, der nie ganz geruht hatte, erhielt durch alles dieses neues Leben, und die Flotte der Fahrzeuge, die im Eismeere fischte, nahm von Jahr zu Jahr außerordentlich zu.

Das erregte Christians IV. Mißfallen im höchsten Maße. Er forderte 1637 die Herabminderung der Schiffe auf die frühere Anzahl und schickte 1638 sogar drei Kriegsschiffe unter Ulfeld nach Spitzbergen oder vielmehr Christiansbergen[1]. Endlose Verhandlungen folgten. Der König verlangte, daß nur Schiffe der Noordschen Kompagnie am Fange teilnähmen, regte ein Abkommen zur gemeinsamen Abwehr aller Fremden an und schlug schließlich vor, für die dänische wie für die holländische berechtigte Kompagnie die Anzahl der jährlich aussegelnden Fahrzeuge festzusetzen, denen es dann freistehen solle, in Christiansbergen und Jan Mayen — wo noch nie ein dänisches Schiff gesehen worden war -- zu fischen.

Es ist klar, daß die Generalstaaten auf diese freundnachbarlichen Vorschläge nicht eingehen konnten. Die nicht zur Kompagnie gehörenden holländischen Walfischfänger hatten, von den Generalstaaten selbst begünstigt, eine hohe Zahl erreicht. Da Christians Bestrebungen aber gerade dahin zielten, diese vielen Schiffe abzuwehren, so hatten die niederländischen Grönlandfahrer den größten Schaden von einer Einigung zu erwarten, die dem Könige eine Handhabe gab, sie von Spitzbergen zu vertreiben.

[1] Christian erklärte 1638 die bloße Namengebung »Spitzbergen« für eine Usurpation; das Land gehöre zu den »Grönländischen Utscheren« und heiße Christiansbergen.

Es leuchtet ein, daß die Forderungen Christians von selbst fallen mußten, wenn es keine privilegierte holländische Kompagnie mehr gab. Daher wurde von den nicht zu ihr gehörenden Walfischfängern noch dringender als früher die Aufhebung der Noordschen Kompagnie gefordert. Auch der Kompagnie selbst konnte nunmehr an ihrem Privileg nicht mehr viel gelegen sein, da es durch das Wegbleiben der Fische aus den Baien Spitzbergens seinen Wert zum größten Teile verloren hatte. Alles dies wirkte zusammen, und so wurde das Privileg, das mit dem 31. Dezember 1642 ablief, nicht mehr erneuert. Nun war Christians Forderungen jede Grundlage genommen. Allen holländischen Schiffen die Fahrt zu untersagen, dazu durfte seine »Souveränität« sich nicht versteigen. Es blieb ihm gar kein anderer Weg, als anzuerkennen, daß der Walfischfang für Dänen und Niederländer frei sei. Den Holländern gegenüber hat dann weder er noch einer seiner Nachkommen Ansprüche auf Spitzbergen erhoben. Die Zeit war überhaupt vorbei, da der Besitz des Landes für den Walfischfang von Bedeutung war. Die Fische blieben bald ganz von der Küste Spitzbergens fort, zogen sich immer weiter in die See, ins Eis hinein, und die Walfischfänger folgten ihnen nach. So kamen sie, dem Laufe des scheugewordenen Wildes nachgehend, mit der Zeit auch in die Gewässer Grönlands, das seitdem ebenfalls das Ziel vieler Schiffe und der Gegenstand regen Interesses wurde. Darum dürfte es nicht unangebracht sein, ihm auch an dieser Stelle eine kurze Betrachtung zu widmen.

V. Die Wiederentdeckung Grönlands.

Grönland wurde, wie bekannt, schon sehr früh, wahrscheinlich im ersten Drittel des 10. Jahrhunderts, von den Normannen entdeckt und im Jahre 983[1], 985 oder 986[2] von Erich dem Roten zum Wohnsitz gewählt. Dieser bezeichnete es als »grünes« Land, um dadurch Zuzug zu bekommen[3]. Er hatte auch Erfolg, und die

---

[1] Nordenskiöld, Studien und Forschungen, S. 42.

[2] Ruge, Gesch. des Zeitalters der Entdeckungen, Berlin 1881, S. 17 f.

[3] G. h. M. III, S. 393. Verschiedene Erklärungsversuche des Namens Grönland siehe Megiserus, Septentrio Novantiquus . . . Leipzig 1613,

Bevölkerung wuchs, besonders durch isländische Einwanderer, schnell an. Von Norwegen aus fand das Christentum dort seinen Eingang und bald so festen Boden, daß Grönland bereits im Anfange des 12. Jahrhunderts einen eigenen Bischof erhielt, der in Garda seinen Sitz hatte. Die Ansiedelung, die an der Westküste gelegen war, blühte auf und unterhielt einen regen Verkehr mit Norwegen. Das änderte sich, als das Land seine Selbständigkeit verlor und der norwegischen Krone einverleibt wurde (1261)[1]. Der Wohlstand begann alsbald zu sinken, der Verkehr mit Norwegen, auf den das Land dringend angewiesen war, ging immer mehr zurück und endigte schließlich gänzlich.

Bereits im Anfange des 14. Jahrhunderts war es selten, daß sich eine gute Schiffsgelegenheit von Norwegen nach Grönland fand[2], und mit dem Jahre 1410[3] hörte jede authentische Nachricht

S. 170 ff.; D. Capel, Vorstellungen des Norden . . . Hamburg 1675, S. 158 f.

[1] G. h. M. III, S. 627.

[2] Madsen, De vigtigste af danske i arktiske Egne udførte Reiser og Forskninger (Geografisk Tidskrift 19. Bind), S. 34.

[3] Ebd. und Storm, Nye Efterretninger om det gamle Grønland (Historisk Tidskrift 3. Række, 2. Bind, Kristiania 1892). In diesem Jahre kam das letzte Schiff, von dem wir Kenntnis haben, von Grönland nach Norwegen zurück. Die zuversichtliche Vermutung Madsens (S. 34), daß Grönland in den Jahren zwischen 1425 und 1450 von dem Geographen Claudius Clavus Swart besucht worden sei, scheint mir durch nichts begründet zu sein. — Nicht übergangen sei eine Nachricht, nach der noch bis 1484 jährlich von Bergen aus Verkehr nach Grönland stattgefunden habe und dessen gänzliches und plötzliches Aufhören von deutschen Kaufleuten verschuldet worden sei. Sie findet sich in Isaac de La Peyrère's »Relation du Groenland« (Paris 1642, 2. Parts. 1 Cap.). Hier sei die Stelle zitiert nach dem »Bericht von Groehnland, Gezogen aus zwo Chroniken . . . deutsch gegäben . . . von Henrich Sivers. Hamburg . . . 1674, S. 31: »Nichtes destoweniger hat Herr Worm mich vergewissert, daß er in einem alten geschribenem Dänischen Buche geläsen, daß ohngefähr im Jahr der Gnaden 1484 unter der Regihrung des Königs Johanns [1481—1513] in der Stadt Bergen in Norwaegen annoch mehr denn 40 gewaesen, welche alle Jahr nach Groehnland gegangen, und kostbahre Wahren daher gebracht. Als sie aber selbige Wahren dis Jahr denen Deutschen Kaufleuten, welche gen Bergen, um sie zu kauffen gekommen wahren, nicht verkauffen gewolt, haben gedachte Deutsche Kaufleute nichtes dazu gesagt, sondern dise Schiffer zum Abendessen geladen und allesampt in einer Nacht umgebracht«. Daß diese Nachricht, die zur

über die Kolonie auf. Die Verbindung mit Europa war für zwei Jahrhunderte gänzlich unterbrochen.

Natürlich fehlte es in dieser langen Zeit nicht an Bemühungen, das verloren gegangene Land wieder zu finden, aber ein Erfolg war ihnen nicht beschieden. Von einigen Bestrebungen und Plänen, die diesem Zwecke dienten, sind uns — wenn auch nur recht dürftige — Nachrichten erhalten geblieben. Die meisten gingen von den dänischen Königen aus oder wurden wenigstens von ihnen begünstigt. Sie verdienen wohl, in aller Kürze hier angeführt zu werden.

Der erste Zug nach dem Eismeere, von dem wir wissen, wurde in dem letzten Viertel des 15. Jahrhunderts unternommen. Als Anführer werden von einigen die Seefahrer — oder richtiger Seeräuber[1] — Pining und Pothorst, von anderen Johannes Skolvus genannt. Ebenso unsicher sind die Angaben über den Zeitpunkt des Zuges. Einmal wird das Jahr 1476[2]. angegeben, ein andermal wird gesagt, daß die Reise in ein Jahr der Regierungszeit

---

Erklärung dafür dienen soll, daß niemand mehr den rechten Kurs nach Grönland wußte, wenig Glauben verdient, erkannte aber bereits La Peyrère selbst. Er lehnt sie ab mit der durchaus zutreffenden Begründung, daß die Fahrt nach Grönland nie frei, vielmehr durch wiederholte scharfe Verbote der norwegischen Könige aufs strengste untersagt gewesen sei. Verfasser hat sich vergeblich bemüht, über die angebliche Schandtat der deutschen Kaufleute Näheres in Erfahrung zu bringen, steht jedoch nicht an zu erklären, daß er durchaus den Standpunkt La Peyrères teilt. Daher kann er auch Pingel (G. h. M. III, 472) nicht beistimmen, wenn dieser sagt: »At denne Efterretning skulde være aldeles opdigtet, er ikke rimeligt, endskjondt den vel kan være betydelig overdreven«. Ich befinde mich hier durchaus in Übereinstimmung mit dem besten Kenner der Geschichte Bergens Yngvar Nielsen, der in »Bergen fra de ældeste Tider indtil Nutiden«, Christiania 1877, S. 251, die ganze Angelegenheit in einer Anmerkung mit den Worten abtut: »Den der [G. h. M.] meddelte Mordhistorie synes noget tvivlsom«. Es ist kein Zweifel, daß eine solche Gewalttat auf einem Hansetage zur Sprache gebracht worden wäre. In den Hanserezessen wird ihrer aber mit keiner Silbe Erwähnung getan.

[1] Storm a. a. O.; Madsen a. a. O.; Bobé, Aktstykker til Opslysning om Grønlands Besejling 1521—1607. (Danske Magasin V. Række, 6. Bind, 4. Hefte 1909.) S. 306.

[2] Madsen a. a. O.; G. h. M. III, S. 629.

Christians I. falle[1] und hinzugefügt, daß sie auf Veranlassung Alfons V. von Portugal, des »Afrikaners«, unternommen worden sei; ein dritter verlegt sie schließlich in das Jahr 1494[2]. Es ist wohl nicht zu bezweifeln, daß in der fraglichen Zeit eine Expedition stattgefunden hat, und eine interessante, in einem Papstbriefe des Jahres 1492/93 enthaltene Nachricht, die von einem anderen Versuche im Jahre 1492 Kunde gibt, läßt es glaubhaft erscheinen, daß Pinings Zug nicht lange vorher stattgefunden hat. In dem päpstlichen Schreiben wird nämlich angedeutet, daß kurz vorher Nachricht aus Grönland nach Europa gelangt sei.

Dieses Mal[3] handelt es sich um einen Plan, der religiösen Beweggründen seine Entstehung verdankte. Ein Benediktinermönch Mathias hatte im Jahre 1492 dem Papste mitgeteilt, er habe Kenntnis davon erhalten, daß die Bewohner der »ecclesia Gadensis in fine mundi in Groenlandia« vom rechten Glauben abgefallen seien, weil das Land seit 80 Jahren von aller Verbindung mit Europa abgeschnitten sei und daher keine Priester habe erhalten können; die einzige Kunde, die ihnen vom Christentum verblieben sei, bestehe darin, daß jährlich einmal eine Altardecke dem Volke gezeigt werde; er sei bereit, das Land aufzusuchen und die Einwohner auf den Weg des Heils zurückzuführen und erbitte zu diesem Zwecke seine Ernennung zum Bischof von Garda. Wie der Brief bezeugt, wurde er tatsächlich zum Electus dieses Sprengels ernannt. Zur Ausführung seines Planes scheint der eifrige Mönch jedoch nicht gekommen zu sein, wenigstens fehlt jede Nachricht darüber.

Religiöse Rücksichten führten auch zu den nächsten Versuchen, die zwei Jahrzehnte später unternommen wurden. Unter Christians II. Regierung traf Erik Valkendorf, Erzbischof von Drontheim, Vorbereitungen zur Aufsuchung Grönlands, und der König selbst bat 1514 den Papst um Sündenvergebung für die Seeleute, die an dem Zuge nach dem Eismeere teilnehmen sollten. Aber es kam keine Expedition zustande[4]. Der Plan war jedoch

---

[1] Bobé a. a. O.

[2] Storm a. a. O.; G. h. M. III, S. 473 ff.

[3] Das Folgende nach Storm, S. 399 ff.

[4] Madsen, S. 35; G. h. M. III, S. 482, 631 ff.

damit nicht aufgegeben. Bereits[1] 1519 teilte der König dem Papste mit, daß er sich entschlossen habe, mit einer mächtigen Flotte Garda aufzusuchen und den Händen der Götzendiener zu entreißen. Genau wie bei dem oben erwähnten Plane des Jahres 1492 dachte man vor allem daran, das grönländische Bistum von neuem zu besetzen, und so ernannte Leo X. am 20. Juni 1520 den Beichtvater Christians, Vincentius Pedersen Kampe, zum Bischof von Garda. Zum Leiter der Fahrt wählte der König den »Seelöwen« Sören Norby, einen kühnen und zu diesem Unternehmen anscheinend vortrefflich geeigneten Mann. Dieser erhielt im Dezember 1520 Weisung, alles für die Fahrt nach Grönland bereit zu machen, aber im Februar 1521 mußte Norby dem König melden, daß die Fahrt wegen eines Unfalles erst nach Ostern unternommen werden könne, und dadurch wurde die ganze Reise unmöglich. Der kurz darauf in Schweden ausbrechende Aufstand ließ alle Absichten zu Schanden werden; zum großen Leidwesen Norbys, der noch 1528 die Hoffnung, Grönland seinem unglücklichen König wieder zu gewinnen, nicht aufgegeben hatte[2].

Auch Christian III. soll Schiffe ausgesandt haben, ohne den geringsten Erfolg erzielen zu können[3]. Weit mehr Beachtung verdient es aber, daß unter seiner Regierung d e u t s c h e Seeleute ins grönländische Meer gekommen sind. Nach einer hamburgischen Chronik hatte sowohl 1537[4] als 1539[5] ein hamburgisches

[1] Das Folgende nach Bobé, S. 303 f.

[2] Vgl. hierzu Abschnitt I, 5.

[3] Madsen a. a. O.; G. h. M. III, S. 633.

[4] »Anno [15]37 den 1. Julii quam ein scip wedder to Hamborch, dat was vorfrachtet in Island vor Norden. Dat sulvige scip was verbistert und hadde Island nicht finden kont und was also up gensit Island gekamen, dat se bina bi Gronland gekamen waren und hadden so groten frost in dem scepe hat, dat it wunder was. Unde hadden des nachtes ut und ut de sonne so hoch gesen alse wen se twe stunde upgegan is, unde wen se gement hadden, dat se wolde undergan hebben, so was se wedderumme hoch gegaen«; Hamb. Chroniken in niedersächsischer Sprache, herausgegeben von J. M. Lappenberg, Hamburg 1861, S. 136.

[5] »Anno [15]39 den 9 Augusti is scipper Hornemann to hus gekamen. De hadde 18 weken in der see gewest und hadde Island nicht finden kont, sunder he was under Gronland gewesen so na, dat he mit enem haken mochte up dat land gescaten hebben, averst van storm und unwedder doch dar nicht ankamen. Und em is etlike volkes afgestorven und vele krank worden im scerbuke«; ebd. S. 169.

nach Island bestimmtes Schiff den rechten Kurs verloren und war nach Grönland hingeraten. Wichtiger noch ist, was dieselbe Chronik vom Jahre 1542 meldet: »Int vorjar do wort erstmals ein kraffel gesent in Gronland, dat land uptosoken. Und de scipher hete Gert Mestemaker und fant dat land, averst he konde bi neen volk kamen, darum quam he sunder baten wedder to hus«[1]. Diese Nachrichten müssen wohl in Zusammenhang gebracht werden mit dem, was in den Grönl. hist, Mind. (III. S. 513) von Jon Grönländer erzählt und von dem Herausgeber Pingel mit »zirka 1540« angesetzt wird. Dieser aus Island stammende Jon mit dem Beinamen Grönländer — so benannt, weil er dreimal (!) mit Seefahrenden nach Grönland verschlagen worden sei und viel davon zu erzählen pflege — habe sich lange unter deutschen Kaufleuten von Hamburg aufgehalten. Als sie einmal nach Grönland verschlagen worden, sei ihr Schiff in solcher Fahrt an Felsen und Klippen hingetrieben worden, daß sie hätten befürchten müssen, daran zu zerschellen; man habe dann aber einen sich weit ins Land hineinziehenden Fjord mit vielen Inseln gefunden, wo kein Sturm und Seegang hingelangen konnte; da sei man vor Anker, er selbst aber in einem Boote ans Land gegangen; dort habe er einen toten Mann gefunden, sich dessen Messer angeeignet usw. So die Erzählung Jon Grönländers. Sollte er die drei in der hamburgischen Chronik angeführten Reisen tatsächlich mitgemacht haben? Es spricht eigentlich alles dafür. Daß er seinen Bericht nach Seefahrerart mit mancher Zutat aufgeputzt hat, während der niederdeutsche Chronist sich an die nackte Wahrheit gehalten hat, wird wohl niemanden dazu verleiten, für Jon Grönländer etwa andere Reisen als die in der hamburgischen Quelle genannten annehmen zu wollen. Möglich wäre es natürlich auch, daß er die Kenntnis dieser Fahrten nur durch Erzählungen der ihm befreundeten hamburgischen Kaufleute erlangt und sie mit den Zusätzen als eigene Erlebnisse ausgegeben hätte.

Unter Friedrichs II. Regierung mehrten sich dann die Versuche zur Wiederentdeckung des alten norwegischen Schatzlandes. Im Jahre 1564 soll Paul Stigson, der königliche Lehnsmann auf Island, einen hamburgischen Prediger, Dethmar Plefkins oder

---

[1] Ebd. S. 187.

Blefken mit Namen, der sich damals auf dieser Insel aufhielt, mit einem von des Königs Schiffen nach Grönland gesandt haben. Der entdeckungseifrige Diener am Wort will dann auch, vermutlich in Anlehnung an den oben mitgeteilten Bericht der hamburgischen Chronik, das gesuchte Land gefunden und betreten, jedoch keine Eingeborenen angetroffen haben[1].

Im Jahre 1568 plante Friedrich II. ernstlich einen neuen Zug. Schiffe, Kapitän und Steuermann waren schon bestimmt, auch hatte der König bereits eine — in einem seltsamen Gemisch von Dänisch und Isländisch verfaßte — Proklamation an die grönländischen Eingeborenen herstellen lassen[2]. Der Krieg mit Schweden, der alle verfügbaren Schiffe in der Ostsee nötig machte, verhinderte aber im letzten Augenblick die Reise. Doch behielt man die Sache weiter im Auge.

1576 wurde, wie aus einem Schreiben des Königs an Ludwig Munk, den Lehnsherrn auf Aggerhus, hervorgeht, abermals eine Fahrt erwogen[3]. Die erste Anregung dazu war von Bürgern der Stadt Drontheim ausgegangen, die im vergangenen Sommer nach Vardö hin gehandelt hatten. Sie hatten von einem russischen, aus Kola stammenden Steuermann, der jährlich um Bartholomäi nach »Grönland«[4] zu segeln pflegte, das Versprechen erhalten, daß er gegen gute Belohnung eins von ihren Schiffen dorthin bringen wolle. Friedrich II. war durch Ludwig Munk davon in Kenntnis gesetzt worden und teilte nun in dem angezogenen Briefe

---

[1] G. h. M. a. a. O. Die Nachricht von dieser Reise ist mit der größten Vorsicht aufzunehmen, vgl. G. h. M. III, S. 507 ff.; Blefken gab 1607, also 43 Jahre nach der vermeintlichen Reise, in Leyden seine »Islandia« heraus, in der er seinen Aufenthalt auf Island und seine Fahrt nach Grönland beschrieb. Seine Angaben, auch die über Island, ließen jede Wahrheitsliebe vermissen und hatten eine ausführliche Gegenschrift, Johnsen, Anatome Blefkeniana Hamburg 1613, zur Folge. Das Machwerk Blefkens hatte große Verbreitung gefunden, war sogar in fremde Sprachen übersetzt worden. Es ist nicht zu bezweifeln, daß die endliche Auffindung Grönlands — 1605! — und das dadurch erregte Interesse die Ursache der Schrift wie ihrer großen Verbreitung gewesen ist.

[2] G. h. M. III, S. 201 ff., 534 f.

[3] N. Rr. II, S. 183 f.; G. h. M. III, S. 635 ff.

[4] Über dieses »Grönland« unter dem Pingel Spitzbergen verstanden wissen wollte, vgl. oben Abschnitt I, 4 u. 5.

mit, er wünsche eine solche Fahrt und wolle alle Unkosten erstatten. Weiteres wissen wir hierüber nicht.

1579 segelte der Engländer Jakob Alday tatsächlich im Auftrage des Königs ab, sichtete auch Grönlands Ostküste, konnte das Land des Eises wegen jedoch nicht erreichen. Er meinte aber — ganz irrig — daß es ihm glücken müsse, wenn er in einer früheren Jahreszeit die Reise antreten könne, und der König befahl daher, sofort zwei Schiffe auszurüsten, damit Alday im Frühjahr 1580 möglichst zeitig in See stechen könne[1]. Die Fahrt unterblieb jedoch — aus welchen Gründen war nicht in Erfahrung zu bringen — und im Juni wurden die beiden Fahrzeuge zu andern Zwecken benutzt[2].

Damit ist die Reihe der Versuche unter Friedrich II. jedoch noch nicht abgeschlossen. Es ist wohl wert, hervorgehoben zu werden, daß den König nicht allein politische Gründe leiteten, sondern auch religiöse. Als bereits im folgenden Jahre, 1581, Mogens Heinesøn, ein Bürger Bergens, mit eigenen Schiffen und auf seine Kosten eine Reise zur Auffindung der verloren gegangenen Kolonie unternahm, hob Friedrich in dem Seepasse, den er Heinesøn erteilte, besonders als Zweck der Fahrt hervor, »daß das Land unter seine richtige Obrigkeit komme und die Bewohner zum wahren Glauben bekehrt würden«[3]. Auch diese Fahrt führte nicht zum Ziele.

Noch einmal, 1583, trat der König der Sache näher. Am 1. März d. J. richtete er an den holländischen Kaufmann Oliver Brunel, den wir bereits so erfolgreich im Weißen Meere tätig sahen, sowie an dessen Kompagnon Arnt Meier in Bergen ein Schreiben wegen der Besegelung Grönlands. Er versprach, er wolle, wenn sie das Land fänden, ihnen allein die Fahrt dorthin gestatten. Es wurde auch ein Seepaß für die beiden Kaufleute

[1] N. Rr. II, S. 337 f.; Kancelliets Brevbøger VI, S. 360, 650, 758 775 f., VII, S. 91; G. h. M. III, S. 637 ff.

[2] Kanc. Brevb. VII, S. 91; der König trifft Bestimmungen über »de 2 Gallayer, der skulde have været til Grønland. Diese Stelle beweist, daß der Zug nicht stattgefunden hat. Weder Pingel (G. h. M.) noch Madsen a. a. O. kennen sie.

[3] Kanc. Brevb. VII, S. 229; N. Rr. II, S. 402 f., 596 f.; vgl. auch Petersen, Danske Magasin V. Række VI. Bind, 3. Heft, S. 213; G. h. M. III, S. 650 ff.

ausgestellt, in dem wiederum als ein Zweck der Reise die Einführung des wahren Evangeliums angegeben wurde. Aber es scheint, als ob die Fahrt nicht zur Ausführung gelangt sei[1]. Das Gegenteil wird auch nicht bewiesen, wenn es in der 1613 gedruckten »Septentrio Novantiquus« heißt: »Darumb dann bey unsern Zeiten Olivier Brunel, ein wolerfahrner Stewrman, drey Jahr nach einander vom König von Dennenmarck gegen Mitternacht gesandt worden, diese Insul Gronland zu suchen«[2]. Denn nur von einer Reise Brunels in jener Zeit haben wir sichere Kunde. Sie fand 1584 statt; sie war nicht nach Grönland, sondern nach Nordosten gerichtet und fand durch Schiffbruch in der seichten Petschora ein vorzeitiges Ende; sie wurde schließlich — was von besonderer Wichtigkeit ist — von dem holländischen Kaufmann Baltasar Moucheron, nicht von dem dänischen Könige ins Werk gesetzt. Überdies versichert derselbe Moucheron, Brunel sei gar nicht in dänische Dienste getreten, sondern habe aus Vaterlandsliebe »den dienst ende welvaert van deze landen« vorgezogen[3]. Wenn Muller, der gelehrte Verfasser der »Geschiednis der Noordsche Compagnie«, obwohl er selbst alle diese Bedenken zusammenstellt[4], doch annimmt: »Brunel trad dadelyk in Deenschen dienst en gaf niet eerder zijne pogingen op, voordat drie vruchtelooze reizen, door hem in achtereen volgende jaren ondernomen, hem

---

[1] ». . . give dennem særdeles og synderlig Benaadning og Privilegie paa samme Land derefter, at besegle og besøge fremfor vore egne Undersaatter eller andre etc.« N. Rr. II, S. 504; Kanc. Brevb. VII, S. 641; G. h. M. III, S. 660 ff.

[2] »Septentrio Novantiquus oder die newe Nort Welt . . . verfertiget durch Hieronymum Megiserus«, Leipzig 1613, S. 174. Die Nachricht ist wörtlich entlehnt aus Lewinus Hulsius' Schiffahrten III, S. 23. Weder die G. h. M. noch Madsen erwähnen sie, was um so mehr zu verwundern ist, da sich die Schrift in G. h. M. III, S. 507, Anm. 2 zitiert findet.

[3] Hierdurch wird Krarup, Zeniernes Rejse til Norden, Kjb. 1878, S. 12. widerlegt. Obwohl die oben zitierte Stelle aus Hulsius bzw. Megiserus eine Jahreszahl nicht nennt, und bezüglich der Richtung nur sagt: »gegen Mitternacht . . . die Insul Grönland zu suchen«, behauptet dieser S. 14, Anm. 11 ausdrücklich unter Berufung auf diese Nachricht, Brunel sei nicht vom Könige, wie Jakob Alday 1579 und Mogens Heinesen 1581 nach dem amerikanischen Grönland, sondern »til Ishavet, nord for Rusland« geschickt worden, und zwar in den Jahren 1583—85.

[4] S. 31 ff.

van de ijdelheid van zijn streven hadden overtuigd«, so beruht das darauf, daß er die Verbindung Brunels mit Friedrich II. von Dänemark erst nach 1584 verlegte und aus dieser irrigen Voraussetzung seine Folgerungen gezogen hat. Die Annahme einer Verwechselung mit den späteren, in den drei aufeinanderfolgenden Jahren 1605—1607 unternommenen dänischen Fahrten — auch Muller hat »een oogenblick« daran gedacht — dürfte kaum ohne weiteres abzulehnen sein.

Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß diese fortgesetzten Bestrebungen der Jahre 1579—1583 hervorgerufen oder doch wenigstens kräftig genährt worden waren durch das Erscheinen britischer Schiffe im Eismeere. Der dänische König mußte befürchten, daß die Engländer ihm in der Entdeckung des gesuchten Gebietes zuvorkommen und es für sich in Anspruch nehmen könnten; daher seine Anstrengungen, »daß das Land unter seine richtige Obrigkeit komme«. Er ahnte wohl nicht, daß seine Befürchtungen bereits eingetroffen waren.

Was nämlich den Dänen trotz heißem Bemühen nicht geglückt war, hatten die Engländer, ohne daß sie es wollten und wußten, vom Zufalle beschert bekommen. Im Jahre 1576 erreichte Sir Martin Frobisher bei seiner berühmten Fahrt die Ostküste Grönlands in einer Höhe von 61° n. Br. und umsegelte dessen Südspitze. Er erkannte es jedoch nicht, ebensowenig, als er 1577 und 1578 seinen Kurs wieder dorthin gerichtet, sogar mehrmals eine Landung vorgenommen und das Gebiet im Namen der Königin Elisabeth für englischen Besitz erklärt hatte.

Nicht anders erging es Frobishers Landsmann John Davis. Auch er fand 1586, 87 und 88 seinen Weg nach Grönland und landete an mehreren Stellen der Westküste. Aber auch er erkannte es nicht, sondern gab ihm den Namen »Land of Desolation«.

Wenige Jahre später, 1592/93, wurde von dänischer Seite eine neue Reise zur Wiederentdeckung Grönlands erwogen[1]; jedoch deutet nichts darauf hin, daß sie wirklich zustande kam.

Erst einige Jahre, nachdem Christian IV. selbst die Regierung ergriffen hatte, wurden die Versuche mit Ernst und Nachdruck — und diesmal auch mit Glück — wieder aufgenommen. Im Jahre

---

[1] Petersen a. a. O. S. 214.

1605 schickte Christian drei Schiffe aus. Der Leiter des Zuges war der Schotte Cunningham; als erster Steuermann war James Hall, der höchstwahrscheinlich an Davis Reisen 1585—87 teilgenommen hatte, gewonnen worden. Ihm ist es unzweifelhaft zu verdanken, daß man Grönland erreichte. Der Fjord, in dem die Schiffe einliefen, erhielt den Namen Christians-Fjord. Die Kunde von der Entdeckung erregte in ganz Europa außerordentliches Interesse. So beeilte sich z. B. der päpstliche Nuntius in Brüssel, sofort nach der Rückkehr der Expedition dem Papste darüber Bericht zu erstatten[1]. König Christian IV. aber ließ bereits in den folgenden Jahren 1606 und 1607 abermals Schiffe nach Grönland abgehen[2].

Die Nachrichten, die von dem so lange gesuchten Lande nach Dänemark kamen, brachten Enttäuschung über Enttäuschung; von dem grünen, fruchtbaren, schätzereichen Grönland, wie man es sich vorgestellt hatte, war keine Spur zu finden. So bezeigte denn auch niemand Lust, diesem unwirtlichen Himmelsstrich einen Besuch abzustatten. Mehr als 30 Jahre vergingen, ehe wieder ein dänisches Schiff mit der Bestimmung nach Grönland in See ging, und im ganzen 17. Jahrhundert bis zum Jahre 1720 hin lassen sich nur sechs Reisen dorthin nachweisen: 1636, 52 und 53, 54, 70 und 71[3]). Wenn sonst in der genannten Zeit Schiffe mit der Bezeichnung von oder nach Grönland erscheinen, so ist darunter stets Spitzbergen zu verstehen[4]. Es sei hervorgehoben, daß alle diese Reisen in erster Linie zur Anknüpfung eines Handels mit den Grönländern unternommen wurden, nicht so sehr dem Walfischfang dienen sollten. So heißt es in dem Passe, den der König 1636 für die beiden Schiffe der in Kopenhagen gegründeten grönländischen Kompagnie ausstellte, nur, daß ihnen erlaubt sei »at besegle vort Land Grønland, Fretum Davidis og Fretum

[1] Bobé a. a. O. S. 307.

[2] Über diese Reisen 1605-07 vgl. G. h. M. III, S. 670 ff.; jetzt orientiert am besten das von der Hakluyt-Society herausgegebene Werk von C. C. A. Gosch, Danish arctic expeditions 1605—1620, London 1897.

[3] Ein 1673 nach Grönland bestimmtes Schiff wurde von einem Dünkirchener Kaper genommen.

[4] Hiernach sind in den Sundzollisten die Angaben für die Jahre 1618, [20], 31, 33, 35, 41, 46, 47, 49—51, 52 (für 2 von 4 genannten Schiffen), 53 (für eins von 2 Schiffen), 54?, 55—57 zu berichtigen.

Christiani[1], sammesteds deres Handel og Trafik til Lands og Vands det beste muligt er at søge og bruge.« Und die Mannschaften dieser beiden Schiffe dachten gar nicht an den Walfischfang, sondern begnügten sich damit, eine volle Ladung — Sand, den sie für goldhaltig hielten, nach Kopenhagen zu bringen.

Auf der nächsten, erst 1652 erfolgenden Fahrt[2], die zwei Schiffe einer neuen grönländischen Kompagnie nach Grönland führte, achtete man bereits auf die Wale; da man aber nur auf Finnwale stieß, die äußerst schwer mit der Handharpune zu erlegen sind, glückte es nicht, einen Fisch zu bekommen. Im folgenden Jahre, 1653, ging nur ein Schiff aus, aber dieses brachte dem Walfischfang desto mehr Interesse entgegen. Auf 58° 10′ wurde ein Wal harpuniert, aber nicht erlegt, obwohl ihn drei Schaluppen »fest gehabt« hatten. Auf der Rückreise beschäftigte man sich noch eine Zeitlang bei Island vergeblich mit dem Walfischfang. Über die übrigen Reisen wissen wir so gut wie nichts.

Aber auch von Nichtdänen wurden die grönländischen Gewässer nicht besucht. Zwar hatten die Holländer bereits auf mehreren, der Erkundung des Eismeeres dienenden Fahrten[3] im zweiten und dritten Jahrzehnt das Meer an der Ostküste Grönlands sowie die Davisstraße befahren und auch gute Walfischgründe festgestellt[4], aber von einer Ausbeutung ist noch lange nachher nicht die Rede. Die Ostküste, der ja die von Spitzbergen westwärts ins Eis segelnden Walfischfänger bisweilen ziemlich nahe kamen, war durch den vor ihnen lagernden ungeheuren, beständigen Eiswall fast nie zugänglich, gewöhnlich nicht einmal sichtbar. Nur von einem Jahre des vorletzten Jahrzehnts des 17. Jahrhunderts, als die Eisverhältnisse äußerst günstig gewesen sein müssen, findet sich bei Zorgdrager die Notiz, daß bei der Gael Hamkes Bai sehr nahe der Küste gefischt wurde und nur durch die außerordentliche Menge der Walfische, die alle Kräfte in Anspruch genommen habe, eine Landung verhindert worden

[1] So hatte Munck auf seiner 1619 unternommenen Reise die Hudsonstraße genannt; G. h. M. III, S. 704.

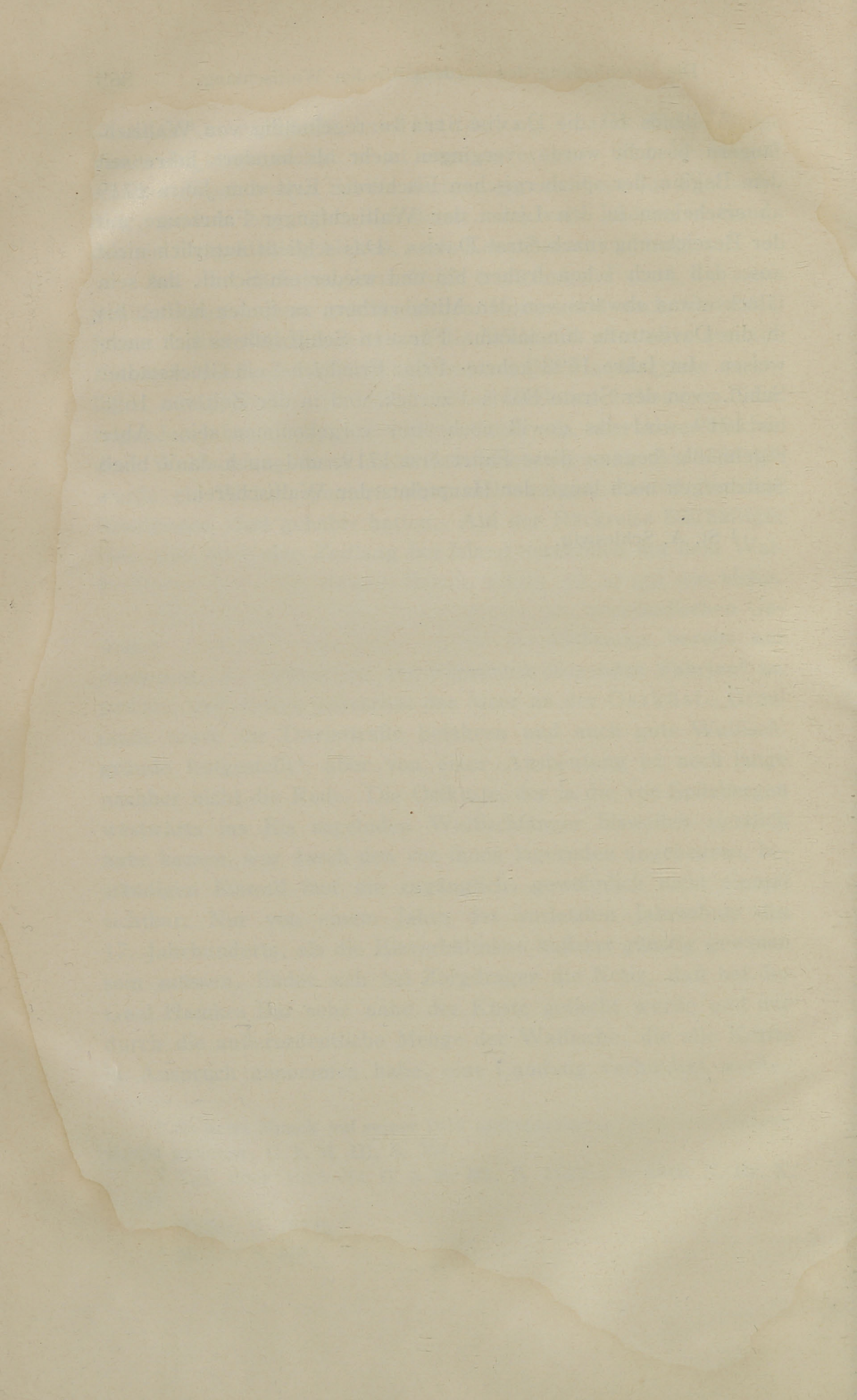
[2] Vgl. über 1652—54 G. h. M. III, S. 713 ff.; s. auch N. Rr. X, S. 417.

[3] Muller, S. 162 ff.

[4] Muller, S. 178 f.

sei. Vollends bis die Davis-Straße regelmäßig von Walfischfängern besucht wurde, vergingen mehr als hundert Jahre seit dem Beginn der spitzbergischen Fischerei. Erst vom Jahre 1719 an erscheinen in den Listen der Walfischfänger Fahrzeuge mit der Bezeichnung »nach Strat Davis«. Das schließt natürlich nicht aus, daß auch schon früher hin und wieder ein Schiff, das sein Glück etwas abwärts von den Mitbewerbern zu finden hoffte, bis in die Davisstraße hineinkam. Für ein Schiff läßt es sich nachweisen. Im Jahre 1693 kehrte »Prinz Friedrich«, ein Glückstädter Schiff, »von der Strate Davis«[1] zurück, und in der Zeit von 1693 bis 1719 wird das gewiß noch öfter vorgekommen sein. Aber regelmäßig begann diese Fahrt erst 1719, und auch dann blieb Spitzbergen noch lange der Hauptplatz der Walfischerei.

[1] St. A. Schleswig.



VI.

Wismar als schwedisches Pfand 1803—1903.

Vortrag[1] gehalten in der 41. Jahresversammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Wismar am 28. Mai 1912.

Von

Hans Witte.

Den anwesenden Mecklenburgern und besonders den Wismaranern wird der festliche Tag des 19. August 1903 noch in Erinnerung sein. Die Stadt Wismar und das ganze Mecklenburger Land feierte damals die hundertjährige Wiederkehr des Tages, an dem die im Westfälischen Frieden an die Krone Schweden abgetretene Stadt und Herrschaft Wismar wieder an Mecklenburg zurückgegeben worden war.

Allerdings war diese Rückgabe nicht zu uneingeschränktem Besitz erfolgt, sondern nur als Pfand gegen Zahlung von 1 250 000 Talern Hamburger Banko. Schweden, das bei den Vorverhandlungen in unzweideutiger Weise erklärt hatte, daß es in der Verpfändung eine Veräußerung für alle Zeiten gleich einem wirklichen Verkauf erblicke und diese Form der Abtretung nur aus Rücksicht auf die öffentliche Meinung und zur Ersparung der sonst an den Kaiser als obersten Lehnsherrn zu zahlenden Rekognition wähle, wahrte sich gleichwohl in dem am 26. Juni

---

[1] Dieser Vortrag bietet eine gedrängte und in mancher Hinsicht ergänzende Zusammenfassung des wesentlichsten Inhalts meiner im Jubiläumsjahr (1903) im Hinstorffschen Verlag (Wismar) nach Akten des Großherzoglichen- wie auch des Ratsarchivs und verschiedener Ministerien veröffentlichten Festschrift: Wismar unter dem Pfandvertrage 1803—1903. Für die näheren Quellenangaben muß ich auf diese Festschrift verweisen.

1803 zu Malmö von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichneten Pfandvertrag ausdrücklich das Recht der Wiedereinlösung. Diese sollte nach hundert Jahren und, wenn dann nicht ausgeübt, nach abermals hundert Jahren der Krone Schweden gegen Zahlung des Pfandschillings nebst 5 v. H. Zinseszins abzüglich 2 v. H., die als jährliche Aufkunft des Besitztums angesetzt wurden, freistehen. Mecklenburg begab sich ausdrücklich des Rechts, durch Kündigung des Vertrages Schweden vor die Wahl zu stellen, entweder das Pfandgut als wirklichen Besitz endgültig bei Mecklenburg zu lassen oder es durch Zahlung der Pfandsumme nebst Zins auf Zins zurückzuerwerben. Ließ Schweden den ersten Einlösungstermin verstreichen, so sollte der Vertrag stillschweigend um weitere hundert Jahre verlängert sein. Und erst nach deren Ablauf gaben die Bestimmungen des Vertrages Mecklenburg eine Handhabe, das fremde Anrecht an der deutschen Stadt abzuschütteln.

Unter so unglückseligen Bedingungen wurde die Stadt nach nahezu zweihundertjähriger Fremdherrschaft für Mecklenburg und damit fürs deutsche Vaterland zurückgewonnen. Aus der fernen Zeit ihrer Blüte bewahrte sie eine Anzahl stolzer Privilegien, die durch den Malmöer Vertrag von neuem gewährleistet worden waren: Eine nahezu unbeschränkte Freiheit, sämtliche örtlichen Angelegenheiten statutarisch zu regeln, das sogenannte jus statuendi, das durch kein landesherrliches Bestätigungsrecht eingeengt nur darin eine Grenze fand, daß es nicht zum Nachteil der Landesherrschaft ausgeübt werden sollte. Dies jus statuendi des Magistrats galt nicht nur im Weichbild der Stadt; ihm waren und sind auch sämtliche Güter und Dörfer der städtischen Kämmerei und der geistlichen Hebungen innerhalb und außerhalb der Feldmark der Stadt unterworfen. Die gleiche Freiheit hatte und hat noch heute die Stadt bei der Ernennung ihrer Beamten einschließlich der Ratsherren und Bürgermeister, die lediglich an die Stadtverfassung gebunden keiner landesherrlichen Bestätigung unterliegt. Dazu volle Selbständigkeit in Polizei- und Gerichtswesen: hohes und niederes Gericht war der Stadt zuständig, die das Recht der Begnadigung ausgeübt hat, bis ihrer Gerichtsherrlichkeit durch die Reichsgesetzgebung (1879) ein Ende gemacht wurde. Ihr Münzrecht hat die Stadt noch mehrmals unter mecklenburgischer Herr-

schaft bis zum Jahr 1854 durch Prägung eigener Kupferdreilinge betätigt, die noch 1871 im Lande umliefen. Das Zollwesen war wenigstens teilweise städtisch: die Akzise, die von den zu Wasser und zu Lande eingehenden Waren und Fahrzeugen Zölle erhob, war vor Zeiten von der Landesherrschaft an die Stadt zur Tilgung ihrer Schulden und später ohne diese einschränkende Bestimmung abgetreten worden. Neben ihr bestand ein landesherrlicher Seezoll, der Lizent.

Aber welches Mißverhältnis zwischen so stolzen Gerechtsamen und einer Stadt, die diese Bezeichnung kaum noch verdiente! Längst herabgesunken von der Höhe, auf der sie in der Blütezeit der Hanse gestanden hatte, glich sie im Jahre 1803 mit ihren 6254 Einwohnern mehr einem verfallenden Flecken.

Der jetzt so anmutige Umkreis der Stadt mit seinen Anlagen und schnell entstandenen Villenvierteln hatte das Aussehen einer baumlosen Einöde, in der Schutthaufen, Wasserlöcher und übelriechende Sümpfe eine unerfreuliche Abwechslung boten. Erst 1815 begann man mit planmäßigen Verschönerungen, von denen jetzt ein Teil der seit den siebziger Jahren kräftiger einsetzenden Stadterweiterung zum Opfer gefallen ist. Im Innern der Stadt überall trauriger Verfall der Gebäude: die altehrwürdigen Kirchen drohten den Zusammenbruch; das Rathaus stürzte im Jahre 1807 sogar wirklich ein und blieb, in seinen halbwegs brauchbaren Räumen immer noch benutzt, ein volles Jahrzehnt in Trümmern liegen. Erst 1817 konnte bei der völligen Erschöpfung der städtischen Kassen der Wiederaufbau begonnen und 1819 bis auf Teile der inneren Einrichtung und den Balkon vollendet werden. Der sittliche Zustand der Bevölkerung zeigte den gleichen Tiefstand wie das ganze Stadtwesen; er wird gekennzeichnet durch den Vergleich mit Gomorrha, der damals geradezu stehend war.

Noch immer lastete der Rest einer Schuld aus dem siebenjährigen Kriege auf der Stadt. Dazu waren sämtliche städtische Kassen durch alte, reißend anwachsende Schulden bedrängt und arbeiteten mit jährlichen Unterbilanzen.

Die geistlichen Hebungen, die im Ausgang der katholischen Zeit in städtische Verwaltung übergegangen mit ihrem ausgedehnten Grundbesitz die reichsten Mittel für Kirchen, Schulen und Armenpflege hätten zur Verfügung stellen können, waren

durch gewissenlose Ausbeutung seitens des Verwaltungspersonals, durch widerrechtliche Inanspruchnahme seitens der Stadt und durch eine heillos zersplitterte Verwaltung so gründlich heruntergewirtschaftet, daß ihre kleineren Stiftungen nur noch durch ständige Zuschüsse der reicheren mühsam über Wasser gehalten werden konnten und auch die reicheren bei längerer Fortdauer dieses Systems in absehbarer Zeit zugrunde gehen mußten. Das Schulwesen lag völlig im argen: außer der jämmerlich heruntergekommenen humanistischen großen Stadtschule gab es keine einzige städtische Anstalt. Die neben den Hebungen bestehenden milden Stiftungen, die damals schon über ein Kapitalvermögen von mehr als 100 000 Talern verfügten, entbehrten jeder Aufsicht und dienten daher der Linderung der Armut nur in äußerst unvollkommener Weise.

Die völlige Haltlosigkeit der Lage der Stadt war schon 1799 durch eine königlich schwedische und 1805/06 durch eine herzoglich mecklenburgische Regulierungskommission aufgedeckt worden. Aber beide Kommissionen gediehen nicht zum Abschluß: die eine mußte wegen der Veräußerung Wismars an Mecklenburg, die andere wegen des Einrückens der Franzosen abgebrochen werden. Eine Besserung hatten sie nicht zur Folge: die Häupter der Stadt, denen es weder an Erkenntnis der Schäden noch am guten Willen ihnen abzuhelfen fehlte, hatten doch nicht die Kraft, den Kampf mit einem solchen Wirrsal von Verfall, Mißbräuchen, mangelhafter Organisation aufzunehmen. Einige schüchterne Reformversuche blieben in den Vorberatungen stecken; die Nöte der Franzosenzeit traten jeden schwachen Keim eines Fortschritts im einzelnen erbarmungslos nieder.

Erst nachdem die scharfe Luft der Befreiungskriege auch dieser gedrückten Stadt einen neuen Odem eingeblasen hatte, begann man mit zielbewußtem Nachdruck die Schäden zu bekämpfen, die das Gemeinwesen zu vernichten drohten. Die Abbürdung des größten Teils der Kriegsschulden, die 1817 endlich ernstlich in Angriff genommen und in kurzer Zeit erreicht wurde, der Wiederaufbau des eingestürzten Rathauses waren die ersten Anzeichen, daß sich wieder vorwärts strebende Kräfte mit Erfolg zu betätigen begannen. 1820 folgte die Reform der Akziseverwaltung, die jetzt endlich beginnen konnte, ihre auf 131 629 Taler an Kapital und

140 400 Taler an rückständigen Zinsen angewachsene Schuld planmäßig abzutragen. 1822 endlich wurde eine städtische Brandversicherung begründet, die nicht nur als solche, sondern vor allem auch durch ihre Einwirkung auf die bis dahin sehr mangelhafte Bau- und Feuerpolizei sich sehr bald als ein Segen für die Stadt erwies.

Das waren erst tastende Anfänge einer an Einzelheiten anknüpfenden Reform, die aber überall von gutem Erfolg begleitet waren. Eine gewaltige Arbeit blieb noch zu leisten. Und jetzt hatte die Stadt das Glück, daß ihr der rechte Mann zur rechten Zeit erstand in dem jugendlichen Anton Johann Friedrich Haupt. Am 18. September 1800 zu Wismar als Sohn des Dr. Gabriel Christian Anton Haupt, Konsulenten des Bürgerschaftlichen Ausschusses und späteren Ratsherrn und Syndikus, geboren wurde er schon am 15. Januar 1823 zum Ratsherrn und am 20. August 1826 zum Bürgermeister erwählt. Ein rechter Sohn der Stadt Wismar, in deren hingebungsvollem Dienst sich seine reiche, glänzende Kraft rasch verzehrt hat; ein Geist von seltener Fruchtbarkeit mit weitem Gesichtskreis und schnellem Blick, wurde er sogleich nach seinem Eintritt ins Ratskollegium die Seele der Reformbewegung, deren einzelne Aufgaben durch ihn einen planvollen Zusammenhang gewannen. Nach kaum einjähriger Zugehörigkeit zum Ratskollegium konnte er schon die Errichtung einer städtischen Ersparnisanstalt in Verbindung mit einem Leihhause zum Ziel führen (1824).

Darnach schenkte er der Stadt die neue Armenordnung (1827), gab dem Armenwesen durch die Begründung einer Arbeitsanstalt und durch Angliederung des Krankenhauses und der Kinderanstalt eine gesicherte Grundlage. Er steuerte dem Wirrwarr und der Verschwendung der zahlreichen städtischen Einzelbehörden, indem er für sie eine gemeinsame Oberbehörde im Revisionsdepartement schuf und regelmäßige Rechnungslegung vor diesem einführte. Er reformierte gleichzeitig die zerrüttete Kämmereiverwaltung. Die milden Stiftungen unterstellte er (1831) einer beständigen Aufsicht durch den Magistrat, und die schweren Mißstände der geistlichen Hebungen heilte er endgültig, indem er ihre zersplitterte und kostspielige Einzelverwaltung beseitigte und sie in dem neubegründeten Hebungsdepartement vereinigte (1832). Die alsdann

in Angriff genommene Vererbpachtung des Grundbesitzes der Hebungen gewährte bald die Mittel zur Tilgung ihrer Schulden. Das Hebungsdepartement mit seinen nunmehr erschlossenen und sichergestellten reichen Einkünften wurde aus einem Schmerzenskind zu einem der Grundpfeiler der städtischen Verwaltung. Vor schwerem Schaden bewahrte Haupt die Stadt, indem er durch die Anlage des schönen neuen Kirchhofes auf dem Galgenberg vor dem Mecklenburger Tor noch kurz vor dem Hereinbrechen der Cholera dafür sorgte, daß die bis dahin allein üblichen Begräbnisse in den Kirchen und auf den Kirchplätzen endgültig eingestellt werden konnten (1832). Für das wirtschaftliche Leben der Stadt wurde es geradezu grundlegend, daß Haupt die Anlage eines neuen Stadtgrundregisters und eine Vermessung und Kartierung der Stadt und Feldmark bewirkte (1832). Der gänzlich in Verfall geratene Realkredit konnte sich nun wieder erholen, die durch jahrzehntelange Vernachlässigung der Grundbucheintragungen unsicher gewordenen Besitzverhältnisse konnten geklärt, der zu einer abnormen Höhe angestiegene Zinsfuß allmählich wieder ermäßigt werden. Auch für die neue Stadtbuch- und Hypothekenordnung (1838), die erst nach seinem Tode vollendet wurden, hat Haupt durch seine Vorarbeiten den Grund gelegt, wie auch die erst 1843 begründete städtische Beamtenwitwenkasse im wesentlichen auf seiner Arbeit beruht.

Unter seiner entscheidenden Mitwirkung kam die Neuordnung des städtischen Gerichtswesens in Obergericht, Niedergericht und Hebungsgericht und bald darauf (1829) die Regelung der kirchlichen Verhältnisse (Aufhebung des aus der schwedischen Zeit stammenden landesherrlichen Konsistoriums und Errichtung eines städtischen Ehegerichts) zustande. Darnach entwarf Haupt umfassende Ordnungen für das gesamte Niedergerichtswesen, die aber erst nach seinem Tode eingeführt wurden.

So waren im wesentlichen durch Haupts Geschicklichkeit und Tatkraft die innern Verhältnisse der Stadt von Grund aus umgestaltet. Der Unermüdliche hatte seine Zeit ausgekauft, als hätte er gewußt, daß sie ihm nur so kurz zugemessen sein würde. Am 22. November 1835 war er mitten aus seiner fruchtbringenden Arbeit durch einen gar zu frühen Tod hinweggerafft worden: nicht einmal volle dreizehn Jahre war er Mitglied des Rats-

kollegiums und nur etwas über neun Jahre Bürgermeister gewesen. Und in dieser kurzen Spanne Zeit hatte er die Grundlagen gelegt, auf denen die Stadt sich aus heillosem Verfall zu innerer Ordnung und Wohlstand emporarbeiten konnte, auf denen sie im wesentlichen noch heute fest und sicher ruht. So ist Haupt gewissermaßen der Neubegründer der Stadt geworden; ohne die durch ihn erlangte innere Festigung würde sie gewiß nicht so unbeirrt auf der Bahn des Fortschrittes, so unerschütterlich im Kampf um ihr wirtschaftliches Gedeihen und ihre Stellung als Handelsstadt haben verharren können. Denn durch die äußeren Verhältnisse ist die Stadt in diesem Kampfe nicht unterstützt worden. Diese hatten sich seit der Wiedervereinigung mit Mecklenburg nicht gebessert. Von Schweden getrennt, war die Stadt an Mecklenburg nur lose angegliedert worden. Zu einer wirklichen organischen Vereinigung ließ es vor allem die unglückselige, durch den Pfandvertrag bestimmte staatsrechtliche Zwitterstellung der Stadt nicht kommen. Die oberste Zollbehörde des Landes erklärte mit dürren Worten, daß die Stadt, weil nur verpfändet, eigentlich noch immer zu Schweden gehöre und daher in Sachen des Zolls und des Handelsverkehrs nach wie vor als Ausland behandelt werden müßte. Gemäß dieser Erklärung hat in der Tat Wismars Handelsverkehr mit Mecklenburg noch volle 60 Jahre unter Fremdenrecht gestanden. Die Stadt, die über die endlich erlangte Wiedervereinigung mit dem Vaterland einer stürmischen Freude und überschwänglichen Hoffnungen sich hingegeben hatte, wurde grausam enttäuscht. Mecklenburg selber wehrte ihr das Überschreiten der Schwelle zum heimischen Herd, ließ sie noch viele Jahrzehnte lang als Fremdling draußen harren, indem es ein gleiches Recht gerade auf dem Gebiet verweigerte, an dem der Handelsstadt, die mit allen Kräften nach der Wiedererlangung ihrer einstigen Bedeutung strebte, am meisten gelegen sein mußte.

So von Mecklenburg mit den, wenn auch allmählich etwas gemilderten Lasten des Auslands beschwert, büßte der Wismarsche Handel gleichzeitig mehr und mehr den Rückhalt ein, den er ehedem an Schweden gehabt hatte. Zwar waren die schwedischen Handelsprivilegien der Stadt noch soeben durch den Malmöer Pfandvertrag feierlich bestätigt worden. Das hinderte jedoch nicht, daß eines nach dem andern abbröckelte. Schon sehr bald er-

schollen Klagen der Wismarschen Schiffer, daß ihre Ladungen in Schweden dem Auslandszoll unterworfen wurden; dazu ging die wismarsche Stapelgerechtigkeit in Schweden und damit ein sehr bedeutendes Speditionsgeschäft während der bonapartischen Kriegswirren verloren. Schließlich war von allem nur noch die Lizentfreiheit des schwedischen Handels in Wismar übrig.

Gewiß hat nicht die mecklenburgische Regierung allein durch ihre Haltung in der Zollangelegenheit die Einfügung der Stadt zu gleichem Recht in die neugewonnene politische Gemeinschaft mit dem Mutterlande verhindert. Daran hat Wismar selber mitgewirkt durch sein zähes Festhalten an seinen weitgehenden Privilegien, die einer innigen Verschmelzung mit Mecklenburg hindernd im Wege standen. Besonders hat sich die städtische Akzise stets als die Klippe erwiesen, an der jeder Versuch einer engeren Vereinigung scheiterte. Beim Übergang der Stadt an Mecklenburg tief verschuldet, war sie materiell betrachtet für Wismar nur von zweifelhaftem Wert. Aber das auf ihr beruhende stolze Bewußtsein der eigenen Zollherrlichkeit, wie sie nicht einmal das weit größere Rostock behauptet hatte, ließ gerade dies Privilegum der Bevölkerung Wismars als ein Kleinod erscheinen, von dem sich zu trennen, ihr nur schwer in den Sinn kommen wollte.

Nun aber bestand neben dieser städtischen Akzise in der Stadt noch der landesherrliche Seezoll (Lizent). Die Kehrseite des stolzen und so hoch geschätzten Vorrechts war also eine übermäßige Belastung des Handels und Verkehrs der Stadt innerhalb ihrer eigenen Mauern. Nur mit ihr zusammen konnten die Fremdenlasten in Mecklenburg, das Schwinden der alten Vorrechte in Schweden bewirken, daß Wismars Einfuhr in Mecklenburg nahezu doppelt so hoch belastet war wie die Rostocks. Es ist eine anerkannte Tatsache, daß der wismarsche Kaufmann z. B. russische Waren billiger über Lübeck als direkt bezog.

Seit dem Abschluß des Pfandvertrages hat die mecklenburgische Landesherrschaft nach der Erwerbung der wismarschen Akzise gestrebt. In Wismar selber zweifelte kein Einsichtiger daran, daß die so dringend notwendige Erleichterung der übermäßigen Belastung von Handel und Verkehr nur durch die Abtretung der Akzise an die Landesherrschaft zu erlangen sein würde. Zum Unglück für die Stadt zerschlugen sich aber die darüber ge-

pflogenen Verhandlungen: 1805/06 stand ihr Abschluß nahe bevor, als die Franzosen hereinbrachen. 1827/29 war eine Vereinbarung von vornherein wesentlich erschwert durch die inzwischen von der Stadt durchgeführte Reform der Akziseverwaltung, durch die der Wert dieses Besitzes bedeutend gesteigert worden war. Sie kam trotz aller aufgewendeten Mühe nicht zustande, da über die weite Kluft zwischen den städtischen Entschädigungsforderungen und dem Angebot der Regierung keine Brücke gefunden wurde.

Mit diesem Scheitern der Akziseverhandlungen schwand für Wismar auf absehbare Zeit nicht nur jede Hoffnung auf Beseitigung seiner drückenden Ausnahmestellung im Zoll- und Verkehrswesen. Vor allem wurde jetzt die Aufnahme Wismars in den landständischen Verband nebst Sitz und Stimme im Engern Ausschuß, wie sie bereits vom Landtag beschlossen war, nicht zur Ausführung gebracht, da die Regierung auch sie vom Entgegenkommen der Stadt in der Akziseangelegenheit abhängig gemacht hatte.

Zwar boten die Bemühungen der Regierung, von dem längst veralteten mecklenburgischen Binnenzollsystem loszukommen und es endlich durch ein Grenzzollsystem zu ersetzen, noch mehrfach Gelegenheit zu Verhandlungen über eine organische Eingliederung Wismars. Aber die Regierung vermochte ihre Zollreformpläne auf dem Landtag nicht durchzusetzen, und so blieb neben dem veralteten System auch Wismars Sonderstellung im Zollwesen von Bestand, und diese hinderte wieder die Einfügung der Stadt in die Landesverfassung. In der Revolutionszeit (1848) bot sich noch einmal eine Gelegenheit, Wismar aus seiner isolierten Lage zu befreien. Aber den geforderten Verzicht auf die mit der neuen Landesverfassung nicht vereinbaren Privilegien wollte die Stadt nicht leisten. Sie versagte vielmehr dem konstitutionellen Landesgrundgesetz die Anerkennung.

Viele Mühe war vergeblich darauf verwandt, durch eine angemessene Gestaltung seines Verhältnisses zum Lande für Wismar die Grundlagen einer gedeihlichen Weiterentwicklung zu gewinnen. Aber die Stadt hatte indessen die anderen Wege, die zu einer Hebung des Wirtschaftslebens führen konnten, nicht aus den Augen verloren. Seit 1830 hat sie unermüdlich den Bau neuer Kunststraßen gefördert, bis ein ganzes Netz in ihren Mauern zusammenlief. Sobald die ersten Eisenbahnbauten in Europa unternommen

waren, war man fest entschlossen auch dies neue Verkehrsmittel dem Emporkommen der Stadt dienstbar zu machen. Durch Wismars Vorwärtsdrängen wurde die Eisenbahnfrage in Mecklenburg überhaupt erst aufgerollt. Die Stadt unternahm die Vorarbeiten für die geplante Linie Wismar-Hannover, über deren Bau auf Anregung des wismarschen Komitees ein Staatsvertrag zwischen Mecklenburg und Hannover zustande gekommen war. Da wurde das anscheinend schon gesicherte Projekt durch Preußens Dazwischentreten durchkreuzt. Wismar-Hannover wurde durch das Projekt Berlin-Hamburg in den Hintergrund gedrängt. Wismar, dem der Gewinn einer Hauptverkehrsader bis ins Herz Deutschlands schon gesichert schien, mußte sich mit einer unbedeutenden Zweigbahn begnügen.

Kaum hatte Wismar diese Hoffnung zu Grabe getragen, da ging es schon an die Schaffung einer regelmäßigen Dampferlinie nach Kopenhagen. Aber bei der Ungunst der Landverbindungen konnte sich dies Unternehmen nur wenige Jahre halten. Wismars Anstrengungen waren wieder vergeblich gewesen. Die einzige Hoffnung, an die die Stadt sich jetzt noch klammerte, war der Anschluß Mecklenburgs an den Zollverein. Der mußte ihr wenigstens das immer noch nicht erstrittene gleiche Recht im Handel und Verkehr gewähren. Aber bis dahin sollte noch manches Jahr ins Land gehen.

Niederdrücken ließ sich die Stadt auch jetzt nicht. 1847 kaufte sie von der Landesherrschaft den größten Teil des noch verfügbaren schwedischen Fortifikationsgeländes und gewann dadurch den Raum für die spätere Stadterweiterung. 1848/49 ließ sie mit schweren Kosten den Hafen und die Fahrrinne vertiefen. Gleichzeitig nahm sie die Organisation des städtischen Schulwesens in Angriff und ging bald darauf an die Umwandlung der alten hölzernen Wasserleitung in eine gußeiserne, an die Erbauung eines Siels, mit der eine vollständige Neupflasterung der ganzen Stadt verbunden wurde.

Während die letztgenannten großen Arbeiten ausgeführt wurden, ward endlich auch der wirtschaftliche Druck von der Stadt genommen. 1863 trat sie in das neuerrichtete mecklenburgische Zollsystem ein, in dem die Binnenzölle durch Grenzzölle ersetzt waren. Damit hatte sie endlich gleiches Recht im

innermecklenburgischen Handelsverkehr erlangt. 1868 folgte der Anschluß Mecklenburgs an den Zollverein, durch den eine weitere Ausdehnung des wismarschen Absatzgebietes, wenn auch nur unter scharfer Konkurrenz mit den alten überlegenen Rivalen, besonders mit Lübeck, in Aussicht gestellt wurde.

Seitdem hat Wismars Handel einen bedeutenden Aufschwung genommen. Besonders in den beiden letzten Jahrzehnten der Pfandzeit ist er rasch gestiegen. Der Hafenverkehr hat sich von 3—400 jährlich aus- und eingehenden Schiffen, wie sie in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gezählt wurden, im Jahre 1860 erst auf 462 Schiffe gehoben; 1881 stand er auf 700, 1885 auf 976, 1895 auf 1479 und 1902 auf 1885. Der Güterverkehr des wismarschen Bahnhofs ist von rund 62 000 t im Jahre 1876 auf rund 330 000 t im Betriebsjahre 1899/1900 gestiegen. Wismar ist ein wichtiger Platz für die Einfuhr englischer Kohlen, für Granit- und Kalksteine und nordisches Holz geworden. Im letzteren Artikel hat es Lübeck bis tief ins Innere Deutschlands hinein (Hannover, Hildesheim, Halle) erfolgreich Konkurrenz gemacht. Die Ausfuhr, die bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus auf landwirtschaftliche Produkte beschränkt war, dehnte sich auf künstliche Steine, auf Salz und Chemikalien aus dem ferneren Hinterlande aus. Den Rückfrachten, an denen es bei den schlechten Binnenlandverbindungen anfangs bedenklich mangelte, wurde ferner aufgeholfen durch die Errichtung und schnelle Entwicklung der wismarschen Zuckerfabrik. 1892 mußten noch 66 v. H. der auslaufenden Schiffe leer oder mit Ballast gehen; 1896 waren es nur noch 47 v. H. Ganz neues wirtschaftliches Leben erblühte mit der seit den achtziger Jahren sich kräftiger regenden industriellen Tätigkeit. Aus sehr unscheinbaren Keimen hat sich namentlich die Metallbearbeitung und Maschinenfabrikation zu hoher Bedeutung entwickelt; als ein ganz neuer industrieller Zweig hat sich die Bearbeitung nordischer Hölzer eingebürgert und rasch eine weite Ausdehnung gewonnen. Die schon seit Jahrhunderten am Ort bestehende Papierfabrikation ist zu neuer Blüte gediehen. Von der Zuckerfabrik war schon die Rede. Alle diese neuen oder aufgefrischten alten industriellen Unternehmen wirkten wieder befruchtend auf den Handel zurück.

Bald erwies sich der Hafen für den sich stetig steigernden

Schiffsverkehr als zu eng. 1893/95 wurde er mit Landesunterstützung durch Ausbau eines nordöstlich angeschlossenen Bassins bedeutend vergrößert. Aber schon warfen kommende Ereignisse, von denen eine Umgestaltung der ganzen Verkehrsverhältnisse erwartet wurde, ihre Schatten voraus. Der Kaiser-Wilhelmkanal ließ eine übermächtige Konkurrenz der großen Nordseehäfen im Ostseebecken befürchten. Lübeck suchte diese drohende Gefahr von sich abzuwenden durch den Bau des Elb-Travekanals, durch den es eine kurze Wasserverbindung mit dem Innern Deutschlands gewann.

Wie sollte nun Wismar mit seinen mehr als dürftigen Binnenlandsverbindungen einer solchen Gefahr begegnen? Seit dem Mißlingen ihrer ersten Eisenbahnpläne hatte die Stadt jede sich darbietende Gelegenheit benutzt, noch nachträglich so viel wie möglich gut zu machen. Aber über ihren Eisenbahnplänen waltete auch ferner ein Unstern: ihre anhaltenden Bemühungen, die Linie Lübeck-Stettin über Wismar zu führen, hatten keinen Erfolg. 1868 war endgültig entschieden, daß diese Bahn über Kleinen gehen sollte. Ohne Schwierigkeiten gelang nur der Bau der Sekundärbahnen Wismar-Rostock (1883) und Wismar-Karow (1887). Von ihnen trug aber die letztere der Stadt einen baren Verlust von 200 000 Mk. ein. Die lange erstrebte Bahnverbindung mit dem kornreichen Klützer Winkel blieb ihr versagt.

Der Anfang eines kräftigen, auf allen Gebieten erkennbaren Aufschwungs sah sich bedroht, durch übermächtige Konkurrenz erdrückt zu werden. Die einzige Möglichkeit einer Rettung schien darin zu liegen, daß auch Wismar eine Wasserstraße ins innere Deutschland erhielt. So wurde das alte, schon vor drei Jahrhunderten fast vollendete Projekt einer Kanalverbindung über den Schweriner See mit der Elbe wieder lebendig. Wismar förderte mit allen Mitteln die Sache des Elb-Ostseekanals, auf den es um so größere Hoffnungen setzen durfte, als durch ihn die kürzeste das mittlere und obere Elbgebiet mit Skandinavien verbindende Wasserstraße hergestellt worden wäre. Die Stadt nahm die Kosten der Vorarbeiten auf sich und erreichte, daß die Landesregierung den Plan dem Landtag befürwortend vorlegte. Aber dieser verweigerte 1898 seine Zustimmung.

So war der Ausblick in die Zukunft nicht ungetrübt, als das

erste Jahrhundert der schwedischen Pfandschaft sich seinem Ende zuneigte. Auch die Aufhebung des Pfandverhältnisses, die durch Schwedens hochherzigen Verzicht den Tag der Jahrhundertfeier verschönerte, konnte keinen Ersatz bieten für die Versagung der notwendigen Binnenlandsverbindungen, zumal die erhoffte Wirkung, die Gestaltung des wismarschen Hafens zu einem Stützpunkt der deutschen Flotte, ausblieb.

Aber die Stadt hat die unter den Nöten der hundert Pfandjahre gestählten Kräfte unablässig weiter geregt. Ein dritter geräumiger Hafen mit den modernsten Löscheinrichtungen, die Ansiedlung neuer zukunftsreicher Industrien und die anhaltende Steigerung des Verkehrs lassen die Befürchtungen von 1903 zum mindesten übertrieben erscheinen.

Die zähe Kraft, die Wismar in dem anhaltenden Kampfe wider die Hindernisse seines Emporkommens entwickelt hat, wird nicht nur ein Ruhmesblatt in seiner Geschichte bleiben. Möchte sie der Stadt auch den Weg zu einer glücklichen Zukunft bahnen.

VII.

Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII.

(Schluß).

Von

Otto Held.

Dritter Teil.

Die Hanse, Frankreich und die Bretagne bis zum Regierungsantritt Karls VIII.

Kap. 1. Die Hanse und Frankreich bis zum Vertrage von Amiens.

Mit der Bewilligung des Waffenstillstandes vom 25. August 1473 erhielt die Hanse von der französischen Regierung die Gewähr eines rechtlich gesicherten Verkehrs in Frankreich auf zehn Jahre. Ferner versprach Ludwig, der Hanse auf Ansuchen die früheren Privilegien zu bestätigen und ihr nach Erledigung der gegenseitigen Schadenersatzansprüche einen festen Frieden zu geben.

Mit diesem Versprechen war beiden Teilen das nächste Ziel vorgezeichnet. Die französische Regierung wünschte, die Hanse durch einen Frieden fester an Frankreich zu ketten. Denn ein Waffenstillstand blieb immerhin ein unsicherer Zustand. Er zwang nicht in der gleichen Weise wie ein Friedensvertrag zu einer entschiedenen Parteinahme. Nur der abgeschlossene Frieden schaffte in Wirklichkeit alle gegenseitigen Ansprüche aus der Welt und gestattete viel wirksamer die Einsetzung des Machtfaktors der Hanse in die allgemeinen politischen Berechnungen.

Der Hanse kam es dagegen im großen ganzen auf zuverlässige, friedliche Beziehungen mit Frankreich an. Sie hatte

in ihren politischen Entschließungen in erster Linie auf England und Burgund Rücksicht zu nehmen. Aus diesem Grunde widerstrebte sie daher immer wieder dem Drängen Frankreichs, durch den Abschluß eines ewigen Friedens ihre Stellung festzulegen. Das Provisorium eines Waffenstillstandes erschien ihr deshalb vorteilhafter zu sein, weil es eine bessere Ausnutzung der politischen Lage nach der Gunst des Augenblicks gestattete. In erster Linie aber war der Hanse als Handelsmacht die Ausstellung eines günstigen Handelsprivilegs erwünscht.

Als Richtlinie für die politischen Maßnahmen ergab sich also für die Hanse der Grundsatz, die Erteilung von vorteilhaften Privilegien unablässig zu betreiben und den günstigsten Augenblick für den Abschluß eines Friedens auszunutzen. Eine Schwierigkeit, dieses Ziel zu erreichen, lag nun in der Wahl eines Zeitpunktes, wo gleichzeitig mit einem günstigen Handelsprivilege ein passendes Friedensabkommen erlangt werden konnte. Denn mit dem Abschluß eines neuen Friedens pflegten auch Neuregelungen der Handelsbeziehungen Hand in Hand zu gehen.

Die hansischen Politiker beobachteten nun fortwährend die politischen Vorgänge im Westen. Die Lage hatte sich für die Hanse nach dem Utrechter Frieden wesentlich vereinfacht. Mit England war eine Versöhnung zustande gekommen. Damit hatte sich auch wieder das Verhältnis zu dem englischen Verbündeten, dem Herrn der für ihren Handelsverkehr so wichtigen Niederlande, gebessert. An den Kämpfen, die von dieser Zeit an auf dem Kanal zwischen Engländern und Franzosen, später auch zwischen dem burgundischen Herrscher und dem Könige von Frankreich geführt wurden, nahm die Hanse als Seemacht nicht mehr teil. Die Hansen betrachteten die kriegerischen Ereignisse auf dem Kanal fortan nur als Zuschauer. Sie verstanden freilich daraus und aus der politischen Lage überhaupt ihren Vorteil zu ziehen. Mehr durch bedächtiges Abwarten als durch rasches Eingreifen in die Wirren der nächsten Jahre sicherten sie ihre Stellung und vermehrten sie ihre Erfolge.

In dieser Zeit spielte Karl der Kühne die Hauptrolle auf der politischen Bühne[1]. Seinen Plan, Frankreich zu zerstückeln, gab er

[1] Zum folgenden vgl. H. Pirenne, Geschichte Belgiens, Übers. von Arnheim, II, 1902. Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis XI, II, livre 4, Kap. 6—8.

schließlich auf. Er wandte sich anderen Zielen zu. Mit Eifer betrieb er seine bekannten Großmachtspläne. Seine Bemühungen, sich die Königskrone aufzusetzen, scheiterten an dem Mißtrauen des Kaisers und der Kurfürsten. Nicht zum wenigsten hatten aber auch die diplomatischen Künste Ludwigs das Gelingen dieses Vorhabens vereitelt. Bei dem Bestreben, sein Land zu vergrößern und seine Macht auszudehnen, begegnete Karl der Kühne überall den politischen Intriguen Ludwigs XI. Diesem glückte es, die Aufmerksamkeit des Burgunderherzogs auf den Süden zu lenken. Er erhielt damit freie Hand zur Festigung seiner Herrschaft im eigenen Lande. Ludwig nutzte sogleich die Zeit des Waffenstillstandes mit dem burgundischen Reiche aus, um gegen Aragon einen erfolgreichen Krieg zu führen.

Die französische Flotte unter dem Befehle des Vizeadmirals Casanova griff, als sie ihre Aufgabe auf dem Kanal erfüllt hatte, in den Kampf zwischen Frankreich und Aragon ein. Sie suchte durch Kaperei dem Gegner Schaden zuzufügen. So erbeutete Casanova Anfang Oktober 1474 in der Nähe des spanischen Hafens Vivero zwei neapolitanische Galeeren, die aus England kostbare Waren nach Italien zu führen im Begriff standen[1]. Die Ladung gehörte zumeist Untertanen des Königs Ferdinand von Sizilien, der Aragon im Kriege gegen Frankreich unterstützte. Kaufleute aus Genua und Florenz, Mitglieder der Mötteli-Gesellschaft von St. Gallen, Kaufleute von der Regensburger Huntpißgesellschaft führten ebenfalls Waren auf diesen Schiffen. Sie erhoben Ersatzansprüche. Aus einer Bemerkung König Ludwigs in dieser Angelegenheit, daß die Osterlinge nichts zurückfordern würden, ist nicht zu ersehen und mit Sicherheit zu erschließen, ob außer den Kölnern noch andere Hansen Schaden erlitten hatten. Politische Verwicklungen entstanden, soweit die Hanse in Frage kam, hieraus nicht. Die Fürsprache des Kaisers bei Ludwig XI. scheint erfolglos geblieben zu sein.

Gegen Ende des Jahres 1477 kehrte Casanova mit seiner Flotte in den Kanal zurück. Ihm fiel, wie schon öfter, die Aufgabe zu, die drohende Invasion englischer Truppen nach Frank-

---

[1] HUB. X, Nr. 357 Anm. 358, 383, 392 u. Anm. 3. 573. Lettres de Louis XI, Nr. 837, 838, 2092. de la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 360.

reich zu verhindern; denn schon im Juli hatte Karl der Kühne mit seinem Schwager ein neues Schutz- und Trutzbündnis geschlossen. Der englische König sollte ihm für seine Unternehmungen am Rhein den Rücken gegen Frankreich decken. König Eduard erhielt dafür die Zusicherung, er solle mit burgundischer Hilfe König von Frankreich werden, sobald Neuß, das Karl der Kühne in seine Hand zu bringen suchte, niedergeworfen sein würde [1].

Ludwig XI. erkannte rechtzeitig die bevorstehende Gefahr und rüstete sich zur Gegenwehr. Lange Zeit hielt er die Engländer dadurch, daß er den aufständischen Grafen von Oxford unterstützte, in ihrem Lande zurück [2]. Dann aber ließ er an der ganzen französischen Küste militärische Kräfte bereit stellen, um den Einfall der Engländer zu vereiteln [3]. Als Vorposten gegen die Engländer leisteten wieder die Piraten, von der französischen Behörde jetzt absichtlich begünstigt, gute Dienste. Die früheren Mißstände wiederholten sich. Die neutrale Schiffahrt wurde von den Piraten auf dem Kanal gehindert. Durch ihre Übergriffe erlitten auch damals hansische Kaufleute Schaden.

Im Jahre 1475 nahm die Beunruhigung der Schiffahrt noch beträchtlich zu. Besonders die Baienfahrten, die seit dem letzten Jahre wieder zahlreicher unternommen wurden, erlitten mehrfach Störung. Leute aus Honfleur beraubten Hamburger Bürger. Eine große holländische Baienflotte von mehr als 70 Segeln fiel bei Cleisdunen in die Gewalt der Franzosen. Eine Danziger Flotte kam aus Brouage nur mit größeren Verlusten nach Preußen. Allerdings ist in diesem Falle nicht genau zu ermitteln, ob Wind und Wellen oder Seeräuber daran Schuld trugen. Mehreren Kamper Bürgern wurden in dieser Zeit Waren im Werte von über 7000 Gulden von französischen Untertanen genommen. Trotzdem ihnen der König Unterstützung gewährte, blieben ihre Bemühungen um Rückgabe oder Schadenersatz erfolglos [4].

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 804.

[2] Ramsay, Lancaster and York, II, S. 398.

[3] Lettres de Louis XI, Nr. 851. de la Roncière a. a. O., II. S. 363, 364.

[4] HUB. X, Nr. 357 Anm., 381, 402 u. Anm., 903. Divisie Kroniek von 1517, S. 396.

Die Franzosen gingen gegen hansische Angehörige mit einer gewissen Berechtigung vor. Denn einige Auslieger, die in den letzten Kämpfen auf hansischer Seite gestanden hatten, setzten auch nach dem Frieden von Utrecht ihre Kaperei, die jetzt in Seeraub ausartete, fort. Gegen sie unternahmen die Franzosen Gegenmaßregeln. Da ihnen nicht ohne weiteres klar war, daß diese Piraten auf eigene Faust vorgingen, wandten sie sich nach Sitte der Zeit mit ihren Repressalien auch gegen die Hansen, in deren Diensten die Piraten früher gestanden hatten. Der gefährlichste unter diesen Seeräubern hieß Potthorst. Die Hamburger hatten sich früher seiner Hilfe gegen Franzosen und Engländer bedient. Im März 1474 verlangte er von der Gräfin Teda von Ostfriesland Geleit gegen seine Feinde, zu denen er auch die Spanier rechnete. Um ihn sammelten sich bald die abenteuerlustigen Elemente. Mitte August hatte er fünf Schiffe und 200 Mann zu seiner Verfügung. Seine Anwesenheit auf dem Kanal bildete eine dauernde Gefahr für die Hanse. Bereits im Juli lehnte Lübeck dem Herzoge von Bretagne gegenüber jede Gemeinschaft mit ihm und einem anderen Piraten, Heyne Grote, ab. Potthorst vereinigte sich sogar mit französischen Piraten; in den Wielingen fielen ihnen fünf spanische Schiffe in die Hände. Seine Räubereien konnten leicht größere Konflikte nach sich ziehen, zumal die französische Flotte kriegsbereit im Kanal operierte[1].

Man vermutete auf französischer Seite, König Eduard würde seine Streitkräfte, die er Karl dem Kühnen versprochen hatte, an der bretonischen Küste landen. Der Herzog von Bretagne hielt schon seine Flotte zur Unterstützung der Engländer in Bereitschaft. Doch die drohende Haltung Casanovas, der seine Seemacht bei La Hogue vereinigt hatte, hinderte seine Verbindung mit den Engländern. Mit gespannter Aufmerksamkeit beobachteten die französischen Seeleute alle Schiffsbewegungen auf dem Kanal. Auf Befehl Ludwigs wurden sogar die englischen Kaufleute scharf überwacht[2].

Die englische Flotte wurde bei Dover vereinigt. Anfang Juli 1475 schiffte sich König Eduard mit 1500 Reitern und 15000 Schützen

---

[1] HR. II, 7, Nr. 241, 237, 243, 248. HUB. X, Nr. 338, 381, 447, 453.
[2] Vgl. Lettres de Louis XI, Nr. 2083.

nach der niederländischen Küste ein. Durch die Verlobung seiner Tochter mit dem ältesten Sohne Jakobs III. von Schottland hatte er sich vor einem schottischen Einfall in sein Land gesichert[1]. Den englischen König und seine bedeutende Streitmacht erwartete indessen nicht das in Aussicht gestellte burgundische Heer. Denn Karl der Kühne wurde noch immer durch das Reichsheer vor Neuß zurückgehalten. Erst Ende Juni zog er — nun zu spät — wieder nach Flandern.

Inzwischen war Ludwig XI. nicht müßig gewesen. Er hatte die Schweizer und Österreicher gegen Karl den Kühnen aufgehetzt und mit dem Herzog René von Lothringen ein Bündnis geschlossen. Verträge mit Aragon und Kastilien gestatteten ihm, sich ganz auf den Norden seines Reiches zu konzentrieren[2]. Er konnte seine gesamten Streitkräfte gegen die burgundisch-englische Allianz verwenden. Mit einem starken Heere rückte er den Engländern, die schon bis zur Somme vorgedrungen waren, entgegen. Aber auch jetzt wagte der König nicht, die Waffen entscheiden zu lassen. Mit diplomatischen Mitteln suchte er sein Ziel, die Sprengung des burgundisch-englischen Bündnisses, zu erreichen. Die Engländer hatte das Nichteintreffen der burgundischen Streitkräfte sehr verstimmt. Die Aussicht Ludwigs auf einen Erfolg war daher bedeutend gestiegen[3].

Nicht ohne Pathos machte Eduard IV. die englischen Ansprüche auf die Krone Frankreichs geltend. Er unterlag jedoch bald der höflichen Überredungskunst der französischen Unterhändler. Wie seine Umgebung, so war auch er dem französischen Gelde zugänglich[4]. Im Vertrage von Amiens, beschworen zu Picquigny, erreichte Ludwig XI. im Jahre 1475 den Abschluß eines siebenjährigen Waffenstillstandes. Er verpflichtete sich zur Zahlung eines hohen Jahrgeldes an den englischen König und übernahm die Erstattung der nicht unbedeutenden Kriegskosten.

---

[1] Rymer, Foedera, XI, 814. Th. Basin, a. a. O., II, livre 4, Kap. 12—16.

[2] G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille, S. 117 ff.

[3] Commines, Mémoires, éd. Mandrot, IV, Kap. 4—7, 9. Th. Basin, a. a. O., II, livre 4, Kap. 16—18.

[4] Rymer Foedera, XII, 12, 14, 15, 17.

Karl der Kühne sah sich durch den Vertrag von Amiens, da auch der Herzog von Bretagne in den Waffenstillstand einbegriffen war, völlig isoliert. Trotz seiner Wut über die schmachvolle Handlungsweise seines Schwagers blieb ihm nichts weiter übrig, als mit dem verschlagenen französischen Könige zu unterhandeln. Noch kurze Zeit vorher hatte er ihm die Verlängerung des Waffenstillstandes verweigert. Jetzt mußte er zu Soleure in eine Waffenruhe von neun Jahren willigen.

Eduard IV. führte sein Heer über den Kanal zurück. Er empfing Jahr für Jahr seine Pension, die die Engländer mit unberechtigtem Stolze als Tribut bezeichneten. Ludwig XI. war sich jedoch über die wahre Wirkung und Bedeutung seines Geldes vollkommen klar.

Der Vertrag von Amiens enthielt neben den politischen Abmachungen im engeren Sinne noch sehr wichtige handelspolitische Bestimmungen. Den beiderseitigen Untertanen der vertragschließenden Könige war der Verkehr im französischen und englischen Reiche freigegeben. Diese Verordnung entsprach dem üblichen Gebrauche und war bei einem Vertragsverhältnis zwischen beiden Ländern selbstverständlich. Aber schon zu Anfang des Jahres 1476 wurde hinzugefügt, daß die Ausübung des Zwischenhandels nur auf englischen und französischen Schiffen erlaubt sein sollte. Diese Bestimmung richtete sich natürlich gegen Burgund. Man wollte den burgundischen Handel lahm legen und damit dem Herrn der Niederlande einen empfindlichen Schaden zufügen [1].

Die Stellung der Hanse zu Frankreich blieb von dem Vertrage zu Amiens nicht ganz unberührt. Man stellte den Bundesgenossen beider Parteien frei, innerhalb einer gewissen Zeit zu erklären, ob sie in den Waffenstillstand mit einbegriffen sein wollten, oder nicht. Die Hanse wurde in dem Vertrage auf englischer Seite als Bundesgenossin genannt. Es ist nicht bekannt, ob sie sich dazu geäußert hat [2]. Eine größere Bedeutung kam dieser Erklärung nicht zu, da die Hanse mit Franzosen und Engländern in gutem Verhältnis stand und keine direkten Feindseligkeiten gegen den Burgunderherzog gefordert wurden.

[1] Rymer Foedera, XII, 17. Th. Basin, a. a. O., II, livre 5, Kap. 1 Ordonnances, XVIII, S. 160, 130.

[2] U. Legeay, Hist. de Louis XI, 1874. II, S. 158.

Kurze Zeit vorher waren zwischen der Hanse und Frankreich die letzten Formalitäten nach dem Abschluß des Waffenstillstandes erledigt worden. Man hatte die Gegenurkunde an den französischen Hof gesandt[1]. Von französischer Seite erlitt die Hanse trotz der politisch unruhigen Zeit keine Beeinträchtigung ihres Handels und Verkehrs. In einem Streit Paul Benekes mit seiner Schiffsmannschaft in Brouage fällte der Statthalter des Admirals von Guyenne, der uns bekannte Wilhelm de Combes, auf Grund des Seerechts von Oléron eine gerechte Entscheidung. Kurz darauf wurde das große Danziger Schiff, das Paul Beneke bisher geführt hatte, abgebrochen[2].

Kap. 2. Bemühungen Ludwigs XI. um den Frieden mit der Hanse. Das Schutzprivileg des Herzogs von Bretagne.

Bereits im Jahre 1475 gab Ludwig XI. der Hanse seinen Wunsch kund, mit einer hansischen Gesandtschaft über einen ewigen Frieden zu verhandeln. Seine Schreiben an Lübeck zu der Tagfahrt vom 27. November sind nicht auf uns gekommen. Man verschob damals eine Besprechung der Gesandtschaftsfrage bis zur Versammlung, die zu Himmelfahrt des nächsten Jahres stattfinden sollte[3].

Auch jetzt mögen politische Erwägungen diesen Beschluß hervorgerufen haben. Man mußte erst abwarten, welche Schritte Karl von Burgund gegen seinen treulosen Schwager, der dem französischen Könige sogar ein Bündnis gegen ihn angeboten hatte, unternehmen würde. Seine gewaltigen Rüstungen ließen eine abwartende Haltung als das Beste erscheinen.

Mittlerweile benachrichtigte Lübeck die Hansestädte von den Wünschen Ludwigs und seiner Bereitwilligkeit, eine hansische Gesandtschaft geleiten zu lassen. Darauf äußerte Hamburg sein Einverständnis mit der Absicht Lübecks, an den französischen

---

[1] HUB. X, Nr. 441. Weinreichs Chronik, herausgeg. von Hirsch und Voßberg, Script. rer. Pruss; IV, 1870. S. 739.

[2] K. Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, III, S. 201.

[3] HR. II, 7, Nr. 323 u. Anm. Versammlung zu Lübeck vom 27. November 1475. Einleitung. HUB. X, Nr. 1094 Anm.

König und den Herzog von Bretagne zu schreiben. Es riet, das Brügger Kontor möge auch mündlich mit dem Könige von Frankreich verhandeln lassen. Auch Danzig erklärte, daß ihm ein Friede mit den Westmächten angenehm sei. Nur solle man auf die Gewohnheiten der einzelnen Hansestädte Rücksicht nehmen und den französischen Kaufleuten keine neuen Freiheiten geben. Die Abneigung der Danziger gegen Gäste fand hier deutlichen Ausdruck[1].

Auf der Versammlung in Lübeck, die fast einen Monat dauerte, kam das Verhältnis der Hanse zu Frankreich wiederholt zur Besprechung. Man verlas die Korrespondenz, beschloß aber noch nicht die Abordnung einer Gesandtschaft. Mitte Juli schickten die Ratssendeboten einen wortreichen Dankbrief an den französischen König ab. Sie erkannten seine Zusicherung kostenloser Erweiterung der hansischen Privilegien und sein Wohlwollen dankbar an. Man empfahl die hansischen Kaufleute seiner Huld, schrieb aber nicht, wie man über die gewünschte Gesandtschaft dachte[2].

Diese Haltung läßt das Bestreben der hansischen Politiker, mit der französischen Regierung in diplomatischen Beziehungen zu bleiben, deutlich erkennen. Aber weiter mochte man ihr bei der unsicheren politischen Lage nicht entgegen kommen. Denn Karl der Kühne bereitete damals den zweiten Schlag gegen die Schweizer vor.

Wo es nicht nötig war, Rücksicht auf Karl den Kühnen zu nehmen, zögerten die Ratssendeboten in ihren Entschließungen nicht. So gaben sie ihre Genehmigung zur Verlängerung des hansisch-spanischen Vertrages auf 30 Jahre[3]. In gleicher Weise ermächtigten sie das Kontor zu Brügge zu weiteren Friedensverhandlungen mit der bretonischen Regierung[4].

Der Verkehr auf dem Kanal war im Sommer 1476 sehr sicher[5].

---

[1] HR. II, 7, Nr. 325, 328.

[2] HR. II, 7, Nr. 338 § 182, Nr. 339 § 34, Nr. 353.

[3] HR. II, 7, Nr. 338 § 189, 10; § 190, 10. HUB. X Nr. 478, 578. HR. III, 1, Nr. 77.

[4] HR. II, 7, Nr. 325, 328, 338, § 182, § 189, 10, § 190, 10.

[5] Über den Baienhandel im Jahre 1476, vgl. V. Lauffers II. Tabelle. Zeitschr. des westpreuß. Geschichtsvereins, 33, S. 22, A. Agats, Baienhandel, S. 96, 97.

Gegen die Seeräuberei eines dänischen Untertanen, Sander Hobode, schritten Lübeck und Hamburg gemeinsam ein[1]. Die französische Flotte befand sich damals wieder in den südlichen Gewässern. Casanova vertrat in dem Kampfe, den Alfons V. von Portugal und Ferdinand von Kastilien um den spanischen Königsthron führten, die Interessen Frankreichs[2]. Die Kriege Karls des Kühnen gegen die Schweizer hatten viel abenteuerlustiges Volk, das sonst den Kanal unsicher machte, nach dem Süden abgelenkt. An der englischen Küste sorgte Eduard IV. mit großer Strenge für die Sicherheit des Verkehrs. Er suchte jede Störung des französisch-englischen Waffenstillstandes zu verhüten, um nicht die pünktliche Zahlung des Jahrgeldes zu verzögern. Er dachte nicht mehr daran, seinem Schwager zu helfen.

Dem Burgunderherzog hätte die englische Hilfe freilich auch wenig genützt. Nach der Niederlage von Granson hatte Karl der Kühne alle Kräfte an die Niederwerfung der Schweizer gesetzt. Doch diese vernichteten bei Murten auch sein zweites Heer. Nun warb Karl mit den letzten Mitteln seiner Städte neue Streitkräfte und betrieb gewaltige Rüstungen. Durch Krankheit geschwächt, durch seine Rachegedanken fast dem Wahnsinn nahe, der Zuverlässigkeit seiner Städte nicht mehr sicher, rannte er ins Verderben. Die Macht und Sicherheit Ludwigs, der unablässig diese Katastrophe vorbereitet hatte, wuchs von Tag zu Tag in demselben Maße, wie die Macht des Burgunderherzogs zurückging.

Die hansischen Politiker erkannten diesen Umschwung recht wohl und richteten ihre politischen Maßnahmen danach ein. Ihre Besorgnis, durch den Abschluß eines Friedens mit Frankreich den Herzog von Burgund zu reizen, schwand allmählich. Im Herbste des Jahres 1476 trugen sie kein Bedenken mehr, sich dem Könige von Frankreich zu nähern.

Auf dem Hansetage zu Bremen legte der Gesandte des Kontors ein königliches Vidimus vor, über dessen Inhalt nichts weiter bekannt ist. Es ist wahrscheinlich, daß Ludwig den Hansen einige günstige Anerbietungen machte. Denn Köln erhielt von den han-

---

[1] HR. II, 7, Nr. 328 u. Anm. 2. Vgl. F. Schulz, Die Hanse und England, S. 135 f.

[2] Vgl. G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille, S. 120 ff., De la Roncière, Hist. de la marine Française, II, S. 269.

sischen Ratssendeboten den Auftrag, sich mit seinen in Frankreich handeltreibenden Bürgern über einen günstigen Stapelplatz zu bereden[1]. Es ist zu bedauern, daß diese Angelegenheit nicht deutlicher in den Quellen hervortritt. Ein Stapel an der französischen Küste wäre für den hansischen Verkehr sehr wichtig gewesen. Er hätte eine Zentralisierung und damit eine Stärkung des hansischen Handels bewirken können. Allerdings wäre das ohne starke Beeinträchtigung des Brügger Stapels kaum möglich gewesen. Die Rücksicht auf das Brügger Kontor wird wohl die Hanse gezwungen haben, den Wunsch nach einem Stapel zurückzuhalten. Wir hören lange Zeit nichts wieder von dieser Angelegenheit.

In der Gesandtschaftsfrage kam man jedoch einen bedeutenden Schritt weiter; das Kontor zu Brügge erhielt den Auftrag, einen Sekretär nach Frankreich zu senden. Er sollte sich um die Bestätigung der früheren Privilegien bemühen und gemäß der Anregung des Königs neue erbitten. Der Gesandte des Brügger Kontors äußerte in der Versammlung, ein einzelner Sekretär würde als hansischer Gesandter am französischen Hofe keinen Eindruck machen. Man müsse zum allermindesten einen Doktor und andere treffliche Männer entsenden, um die Bedeutung der Hanse recht klar werden zu lassen. Schließlich erhielt Lübeck Vollmacht, an den König zu schreiben und Gesandte abzuordnen.

Im November scheint noch ein Schreiben des französischen Königs eingetroffen zu sein. Es wurde auf den Wunsch des Kontors nach Brügge gesandt. Auch jetzt riet Lübeck, die Verhandlungen wegen der hansischen Privilegien mit der französischen Regierung fortzusetzen[2].

Wichtige politische Vorgänge verzögerten jedoch abermals die Ausführung des hansischen Auftrags. Das Kontor konnte im Jahre 1477 nicht an die Abordnung einer Gesandtschaft denken. Karl der

---

[1] HR. II, 7, Nr. 389, § 106, Nr. 401, § 6; Gutachten der Kölner Ratssendeboten September 1476: »Item zo gedenken mit den burgeren zo besien, die in Frankreich hanthieren, umb eynen bequemen stapel ind puncten na gelegenheit der kouffmanschafft umb privilegie zo erwerwen, so sich der koenynck groisz erbeedt ind die steide in meynongen synt, darumb bii den koenynck zo schicken».

[2] HR. II, 7, Nr. 389, § 113, 114, Nr. 408 Anm.

Kühne war zu Anfang des Jahres vor Nancy gefallen. Sein Tod brachte dem Könige Ludwig einen vollen Triumph. Er nutzte rasch die günstige politische Lage aus. Sein Heer rückte in das burgundische Land ein. Französische Truppen besetzten die Picardie, Artois und Hennegau. Die Franche-Comté stellte sich unter Ludwigs Schutz. Das Herzogtum Burgund fiel als erledigtes Lehen an die Krone Frankreich. Nur durch die einmütige Haltung der niederländischen Stände konnte sich die Erbin Karls des Kühnen behaupten. Nachdem im August Maria von Burgund dem Erzherzoge Maximilian von Österreich die Hand zum Ehebunde gereicht hatte, verteidigte der ritterliche Maximilian fortan das Erbe Karls des Kühnen.

Für die Hanse trat damit der alte Zustand wieder ein. Sie hatte, wie früher auf Karl den Kühnen, jetzt, auf den neuen Herrn der Niederlande, der noch dazu der Sohn des Kaisers war, in ihren politischen Berechnungen Rücksicht zu nehmen. Vor allen Dingen war das bei dem Abschluß eines Friedens mit seinem gefährlichsten Gegner, dem Könige von Frankreich, erforderlich.

Maximilian nahm den Kampf gegen Ludwig sofort auf. Die flandrischen Stände halfen ihm dabei. Der Admiral von Veere schützte die niederländische Küste[1]. Es kam wiederholt zu feindlichen Zusammenstößen mit der französischen Flotte. Das Kaperwesen stand sogleich wieder in Blüte. Im Mai warnte das Kontor die Hansen vor der Benutzung von Schiffen einer Frankreich feindlichen Macht. Es machte darauf aufmerksam, daß eine Vermischung von hansischem Gut mit holländischen und brabantischen Waren dem hansischen Handel Schaden bringen könnte[2]. Einen Monat später meldete Kampen, daß sich eine starke französische Flotte auf dem Meere befände[3].

Diese rechtzeitigen Warnungen hatten den Erfolg, daß die gefährdeten Gebiete gemieden wurden. Nachrichten über Beschädigungen hansischer Kaufleute durch französische Kaper liegen aus dem Jahre 1477 nicht vor. Aber doch ist anzunehmen, daß der Baienhandel, der durch das Entgegenkommen des Herzogs von Bretagne einen Aufschwung genommen hatte, wegen der Kriegsgefahr zurückging[4].

---

[1] Divisie Kroniek von 1517, S. 411.

[2] HR. III, 1, Nr. 15.

[3] HUB. X, Nr. 560.

[4] Vgl. A. Agats, Baienhandel, S. 97.

Das Verhältnis zur Bretagne kam auf den Versammlungen in Lübeck und Bremen mehrfach zur Sprache. Im Einverständnis mit den hansischen Ratssendeboten verhandelte das Kontor wiederholt schriftlich mit der bretonischen Regierung. In Bremen erhielt es dann Vollmacht, den Herzog um Verlängerung des gegen Weihnachten zu Ende gehenden Waffenstillstandes zu bitten. Inzwischen hatte der Herzog schon das Geleit für die Hansen bis zum 1. Mai 1477 ausgedehnt. Der Waffenstillstand wurde sodann kurz vor Ablauf dieses Termins auf sieben Jahre verlängert. Die Hansen erlangten die Zusicherung staatlichen Schutzes. Sie erhielten das Versprechen, daß man Hansen nicht für Vergehen nichthansischer Kaufleute zur Rechenschaft ziehen wolle[1]. Die bereits erwähnten Seeräubereien der ehemaligen hamburgischen Auslieger Potthorst und Heyne Grote, ferner die Übergriffe des dänischen Untertanen Sander Hobode hatten diese Verordnung hervorgerufen.

Ohne irgendwelche Einwände nahmen die Hansen diesen Vertrag, der wiederum auf Gegenseitigkeit beruhen sollte, an. Über die Ersatzansprüche beider Teile gedachte man später zu verhandeln. Lübeck sandte im Sommer 1478 die rechtskräftige Gegenurkunde an das Brügger Kontor zur Übermittlung an den Herzog[2].

Der Waffenstillstand wurde von beiden Seiten gut beobachtet. In dem siebenjährigen Zeitraum, für den der Vertrag Geltung hatte, hören wir nicht, daß er verletzt wurde.

Kap. 3. Kampens Eintreten für die Interessen der Hanse bis zum Jahre 1478.

Franzosen und Burgunder setzten im Jahre 1478 den Krieg mit großer Erbitterung fort. Handel und Verkehr litten stark unter den Kriegsläuften. Die am Handel im Kanal interessierten Mächte sahen den Krieg nicht gern. Besonders England wünschte das Ende der Kämpfe zwischen Burgund und Frankreich herbei. Denn

---

[1] HR. II, 7. Nr. 325, 338, § 189, 10. Nr. 389, § 106, 108. HUB. X, Nr. 481.

[2] HR. III, 1, Nr. 75—78. HUB. X, Nr. 544.

der englische Aktiv- und Passivhandel wurde in erster Linie geschädigt[1].

Eduard IV. tat nichts für die Herbeiführung friedlicher Zustände. Er wagte nicht einmal, zwischen Ludwig und Maximilian zu vermitteln. Denn erst im vorhergehenden Jahre waren die Verträge mit Frankreich, die Waffenstillstand und Zahlung des Jahrgeldes verbürgten, aufs neue verlängert worden[2].

Wie für die Engländer, so bedeutete auch für die Hansen der französische Krieg ein lästiges Verkehrshindernis. Wichtige Vorteile, die der Utrechter Friedenskongreß gebracht hatte, wurden dadurch wieder illusorisch. Die Kriegsgefahr auf dem Kanal hatte eine starke Einschränkung des Handels nach dem Westen zur Folge.

Denn die Franzosen drohten, alle Hansen, die holländische, flämische und brabantische Güter auf ihren Schiffen führten, als Feinde zu behandeln. Das Kontor zu Brügge, das diese Drohung den Lübeckern mitteilte, riet, auch Hamburg, Danzig und Livland darauf aufmerksam zu machen. Diese Warnungen wurden denn auch beachtet. Eine Flotte aus den Ostseehäfen, die Korn nach dem Westen zu führen im Begriff war, blieb in Lübeck liegen. Die Nachricht, daß die französische Flotte ostwärts gesegelt sei, ließ diese Vorsicht nötig erscheinen[3].

Casanova befehligte auch jetzt wieder die französische Seemacht. Er konnte den offenen Kampf gegen die stärkere burgundische Flotte nicht aufnehmen. Seine Aufgabe bestand jetzt im wesentlichen darin, den in den Niederlanden stehenden französischen Truppen die Zufuhr von Proviant zu sichern. Nur gelegentlich griff er einzelne feindliche Schiffe auf[4].

Ebenso wie die französische Flotte wurden auch die niederländischen Kaper dem neutralen Handel gefährlich. Sie vergriffen sich an bretonischen und hansischen Schiffen. Die Stadt Middelburg mußte ausdrücklich befehlen, die Auslieger sollten nur französische

---

[1] Commines, Mémoires, éd. Mandrot, VI, Kap. 1: Eduard IV. schrieb an den König Ludwig, «Les Anglois n'avoient point fort ceste guerre agréable, à cause des frequentations de leurs marchandises».

[2] Rymer, Foedera, XII, 46, 47.

[3] HR. III, 1, Nr. 15, 101, 104, § 13, Nr. 131.

[4] De la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 379.

Schiffe angreifen[1]. Der Wunsch, gute Beute zu machen, war bei den Kapern beider kriegführenden Parteien zu stark, als daß man sich lange bemüht hätte, Freund und Feind zu unterscheiden.

Mit Recht hielt daher die Hanse ihre Angehörigen von der Westfahrt zurück. Die allgemeine Stimmung brachte Lübeck einmal treffend zum Ausdruck: «Hätten die Franzosen», so meinte es, «erst Geschmack an der Beraubung hansischer Kaufleute gefunden, so würden sie nehmen, was sie überwältigen könnten und nicht einmal besiegelten Certifikaten der Hansestädte Glauben schenken»[2].

Infolge dieser Vorschriftsmaßregeln erlitten hansische Kaufleute nur in geringem Umfange Schaden. Es ist nicht klar zu erkennen, ob einzelne Lübecker und Hamburger Bürger gerade in dieser Zeit durch die Franzosen ihre Habe verloren haben[3]. Einige Kaufleute aus Bremen und Hamburg, die in nichthansischen Schiffen gefahren waren, befanden sich damals in Dieppe mit ihren Gütern in Arrest[4].

Hauptsächlich Kampen hatte über beträchtliche Verluste durch französische Untertanen zu klagen. Obwohl diese overysselsche Stadt staatsrechtlich nicht eigentlich zu dem burgundischen Reiche gehörte, behandelten die Franzosen sie doch feindlich. Dann aber war den französischen Kriegsleuten nicht von vornherein klar, daß Kampen Hansestadt sei und somit in den hansisch-französischen Waffenstillstand einbegriffen werden müsse.

Die Stadt selbst war sich ihrer Doppelstellung wohl bewußt. Sie beschloß, sich völlig neutral zu halten. Daher lehnte sie mit Entschiedenheit die Aufforderung der holländischen Regierung, an den Rüstungen gegen die Franzosen teilzunehmen, ab und betonte nachdrücklich ihre Eigenschaft als Hansestadt. Sie fürchtete, sich durch Teilnahme am burgundisch-französischen Kriege zugleich die Feindschaft Frankreichs und der Hanse zuzuziehen. Von der

---

[1] HUB. X, Nr. 648.

[2] HR. III, 1, S. 73 Anm.: «Wente worden die Franzosen des inspichtich und so enen smack dar ersten inne vorkregen, were to bevruchtende, se van boven dale, wat se ankomen konden, nemen und unsen noch juwen certificacien ind segelacienbreven nenen geloven meer geven scholden».

[3] HUB. X, Nr. 646, 712 Anm.

[4] HR. III, 1, Nr. 128.

holländischen und französischen Regierung wurde denn auch das Neutralitätsverhältnis Kampens anerkannt und beachtet.

Schon im Januar 1478 baten die Kaufleute und die Schiffer Kampens den Rat ihrer Stadt, die Schiffahrt nach Frankreich durch eine Gesandtschaft an den französischen König sicher stellen zu lassen. Diese sollte auch wegen der schon geschehenen Übergriffe französischer Untertanen Klage führen und neuen Beschädigungen vorbeugen. Kampen folgte dieser Bitte seiner Bürger. Es sandte den Magister Ludolf von Vene und den Sekretär Bijndopp nach Frankreich und gab ihnen Vollmacht, vor den Behörden die Prozesse ihrer geschädigten Bürger gegen Dieppe und verschiedene Seeräuber zu führen (10. März 1478).

Ludwig XI. gab diesen Gesandten schon im Mai Geleit. Er befahl dem Admiral oder seinem Stellvertreter an der Marmortafel in Paris, die in Dieppe gefangenen Kamper samt ihren Waren freizulassen und ihre Prozesse schnell zu entscheiden. Er hob hervor, daß die Kamper Gesandten sich auf den hansisch-französischen Waffenstillstand berufen hätten und erklärte, dieser solle auch gehalten werden.

Dem Befehle des Königs wurde Folge geleistet. Man beschleunigte die Untersuchung in Dieppe und gab die Kamper Mitte Juni frei. In dem Urteilsspruche wies man nachdrücklich darauf hin, daß die Wegnahme der Kamper gegen den hansisch-französischen Stillstand erfolgt sei[1].

Die Kamper Gesandtschaft hatte somit auch für die Hanse größere Wichtigkeit. Denn seit längerer Zeit fanden zum ersten Male wieder Besprechungen zwischen Hansen und der französischen Regierung über das Verhältnis der Hanse zu Frankreich statt. Von französischer Seite wurde mit größter Offenheit hervorgehoben, daß die Regierung bereit sei, der Hanse einen ewigen Frieden zu gewähren, sobald sie durch eine Gesandtschaft darum nachsuche. Ludolf von Vene erhielt sogar einen Geleitsbrief für eine solche zukünftige hansische Gesandtschaft. König und Kanzler stellten die Erweiterung der hansischen Privilegien in Aussicht und versprachen, der Hanse in jeder Beziehung entgegen zu kommen[2].

---

[1] HR. III, 1, Nr. 72 § 1. HUB. X, Nr. 633, 641 u. Anm., 654, 655, 660, 661 u. Anm.

[2] HR. III, 1, Nr. 241.

Wie bereits früher, so erklärten sie auch jetzt einen Kommissar im Parlament ernennen zu wollen, vor dem alle Prozesse zwischen Hansen und Franzosen in kurzer Zeit erledigt werden könnten. Dadurch würden Kosten gespart und es sei nicht mehr nötig, dem Könige nachzureisen, um sein persönliches Urteil zu suchen.

Die Persönlichkeit des Ludolf von Vene hatte nach dem offiziellen Bericht des Brügger Kontors über diese Kamper Gesandtschaft viel zu dem günstigen Erfolge beigetragen. Seine Gelehrsamkeit und wohl auch seine Beherrschung der französischen Sprache machte auf den König Eindruck. Er unterhielt sich mit ihm und äußerte sich sehr anerkennend über ihn. Es scheint aber, daß der Gesandte sich hinreißen ließ, in hansischen Angelegenheiten mehr zu versprechen, als er befugt war. Denn zwei Jahre später warfen ihm die hansischen Ratssendeboten vor, er habe in der Gesandtschaftsfrage eigenmächtig gehandelt[1].

Die Älterleute des Brügger Kontors rieten dringend, auf die Anerbietungen des Königs einzugehen. Sie teilten mit, daß er bereits über das Ausbleiben der hansischen Gesandtschaft mißgestimmt gewesen sei. Nun schlugen sie vor, einen oder zwei Studierte mit geringer Begleitung an den französischen Hof zu senden. Sie empfahlen mit Rücksicht auf Maximilian, diese Gesandtschaft auf dem Seewege nach Frankreich abzuordnen. Die Kosten könnten durch einen Pfundzoll auf Güter, die von Hamburg die Elbe abwärts und durch Belt und Sund gingen, aufgebracht werden. Wie viel dem Kontor an der Ausführung dieser Vorschläge lag, sieht man daraus, daß es Köln, Bremen, die sächsischen, preußischen, livländischen und süderseeischen Städte in gleicher Weise benachrichtigte[2].

Diese Mitteilung des Kontors bewirkte einen Umschwung in den Ansichten der hansischen Politiker über die französische Frage. Auf dem Städtetage zu Lübeck am 1. Juni 1478 hatten die Vertreter Hamburgs beantragt, wegen der vielfachen Seeräubereien der Franzosen eine Gesandtschaft an König Ludwig zu schicken. Aus politischen Gründen, die weiter nicht angegeben wurden, lehnten damals die übrigen Ratssendeboten den Antrag ab. Sicher-

---

[1] HR. III, 1, Nr. 241—243.

[2] HR. III, 1, Nr. 128, 140.

lich ist in dem französisch-burgundischen Kriege die Ursache für diese Ablehnung zu suchen[1].

Einen Monat später traf aber das Schreiben des Kontors mit der Nachricht über den guten Empfang der Kamper Gesandten in Lübeck ein. Die Tagung, die Ende Juli in Oldeslo stattfand, stand ganz unter dem Eindruck dieser Mitteilungen. Dazu kam kurz vorher das Gerücht, zwischen Frankreich und Burgund sei ein Waffenstillstand geschlossen. Man entschied sich jetzt für die Abordnung einer Gesandtschaft, wollte sie aber erst im nächsten Frühjahr abreisen lassen.

Um hansisches Gut, das in fremden Schiffen den Franzosen in die Hände gefallen war, zu befreien, baten die hansischen Ratssendeboten das Brügger Kontor, es solle seinen Sekretär Gerhard Bruns mit einem Begleiter auf Kosten der Geschädigten nach Frankreich senden. Beide erhielten dazu noch den Auftrag, vor dem Könige das Ausbleiben der hansischen Gesandtschaft zu entschuldigen und für sie freies Geleit zu erwirken[2].

Die Hansen hatten also jetzt die feste Absicht, zur Erlangung eines ewigen Friedens und Erweiterung ihrer Privilegien eine Gesandtschaft abzuordnen. Man wollte jetzt auf die Anerbietungen der französischen Regierung eingehen. Die Gesandten sollten — hier zeigt sich die Wirkung des französisch-burgundischen Waffenstillstandes — gleichzeitig auch bei dem Erzherzog Maximilian um Bestätigung der hansischen Privilegien bitten[3].

Auch das Eintreffen des Kamper Berichts, der durch Zufall aufgehalten war, änderte an dem Entschlusse der hansischen Politiker nichts. Er war genauer, als der vorläufige Bericht des Brügger Kontors. Das Schreiben Kampens enthielt ebenfalls die Nachricht von dem Wunsche des Königs, mit der Hanse einen ewigen Frieden zu schließen[4]. Ferner enthielt es als wesentlich neuen Punkt die Angabe, welche Absicht den Zugeständnissen des

---

[1] HR. III, 1, Nr. 104 § 22: «dat stelleden de rades sendeboden der anderen stede aff umme mennigerleie bewages willen, so de werld nu een ghestalt heft».

[2] Sie scheinen indes nicht abgesandt zu sein.

[3] Vgl. HR. III, 1, Nr. 131—133, 141.

[4] In dem Kamper Bericht hieß es, daß man Paris, Rouen oder eine andere Stadt als Sitz des Kommissars vorgeschlagen habe.

Königs zugrunde lag. Er wünschte nämlich den vollkommenen Abbruch der hansischen Handelsbeziehungen mit den Ländern Maximilians. Die Hansen sollten die burgundischen Untertanen weder mit Geld noch Proviant unterstützen. Auf niederländischen Schiffen sollten keine hansischen Güter, auf hansischen Fahrzeugen keine niederländischen Waren geführt werden dürfen. Nach dem Kamper Bericht hatte sich der König selbst bei Ludolf von Vene erkundigt, ob die gefangenen Kamper Bürger etwa seinen Feinden Proviant zugeführt hätten, bevor sie von den Franzosen aufgegriffen seien [1].

Die frühere Situation wiederholte sich also. Zur Zeit der englisch-französischen Feindschaft hatte die französische Regierung von den Hansen den Abbruch der Handelsbeziehungen mit den Engländern gefordert. Jetzt wünschte sie, daß die Hansen ihren Verkehr nach den Niederlanden einstellten. Die Hanse sollte wieder wie früher den politischen Zwecken des französischen Königs dienen. Wäre der Bericht Kampens vor dem Beginn der Tagfahrt von Oldeslo eingetroffen, so hätten sich die hansischen Ratssendeboten wohl nicht so leicht entschlossen, der Aussendung einer Gesandtschaft nach Frankreich zuzustimmen. Jetzt blieb es bei den gefaßten Beschlüssen. Der Waffenstillstand zwischen Burgund und Frankreich ließ hoffen, daß auf die französische Forderung kein Gewicht mehr gelegt würde. Kampen glaubte, dieser Punkt würde überhaupt nicht mehr in Betracht kommen [2]. Die mehr als halbjährige Frist, die noch zwischen dem Beschlusse der hansischen Ratssendeboten und der Abreise der Gesandten lag, gestattete außerdem, noch rechtzeitig andere Maßnahmen zu treffen.

Auf dem wendischen Städtetage zu Lübeck vom 22. November 1478 hielt man an dem in Oldeslo gefaßten Beschlusse fest. Der Rezeß dieser Tagung fehlt leider. Doch aus einigen Briefen, die sich mit ihren Ergebnissen beschäftigen, läßt sich einige Klarheit über die weitere Entwicklung der französischen Frage gewinnen. Danach wurden Münster und Dortmund von den Vertretern der Hansestädte aufgefordert, mit den westfälischen Städten über die Gesandtschaft nach Frankreich zu beraten. Sie wünschten ihre Meinung zu hören, wie man die Kosten aufbringen könne.

[1] HR. I, Nr. 140.
[2] HR. III, 1, Nr. 140.

Die wendischen Städte dachten an die Erhebung eines Pfundzolles von dem gemeinen Gut in Holland, Seeland und Brabant, ferner von den Kontoren zu Brügge und London. Köln, das mit der Gesandtschaft völlig einverstanden war, zog jedoch den Vorschlag des Kontors zu Brügge, zum Zwecke der Kostendeckung einen Pfundzoll in der Elbe, im Sund und Belt zu erheben, dem Vorschlage der wendischen Städte vor. Es wünschte das Kontor zu London von der Teilnahme an der Aufbringung der Kosten überhaupt befreit zu sehen[1].

Bei der Erledigung der Kostenfrage sieht man immer wieder die einzelnen Hansestädte von der Tendenz beherrscht, die Lasten möglichst von sich abzuwälzen. Die Hansen der Ostseestädte wünschten einen Pfundzoll im Westen, die im Westen wohnenden Hansen versuchten die Lasten den östlichen Städten zuzuschieben. Den Kontoren zu Brügge und London fiel gewöhnlich am letzten Ende die Tilgung der Kosten zu.

Während man sich auf hansischer Seite noch über die Kostendeckung schlüssig zu werden suchte, bereiteten sich im Westen neue kriegerische Verwicklungen zwischen Frankreich und Burgund vor. Die gegenseitige Erbitterung drückte beiden Mächten wieder die Waffen in die Hand.

Von Ludwig XI. war die Zeit des letzten Waffenstillstandes klug ausgenützt worden. Zu Gunsten Alfons' von Portugal hatte er in den spanischen Thronstreit eingegriffen. Doch als wider Erwarten Ferdinand von Kastilien siegreich blieb, wechselte Ludwig seine Stellung und schloß Anfang November des Jahres 1478 mit Ferdinand Frieden. Er erreichte wenigstens, daß dieser auf sein Bündnis mit Maximilian verzichtete[2]. Der französische König erhielt nun wieder freie Hand gegen den Erzherzog. Im Frühjahr 1479 begann der Krieg zwischen beiden von neuem.

Die hansischen Politiker mußten jetzt wieder mit dem Gegensatz zwischen Frankreich und Burgund rechnen. Besonders das Brügger Kontor durfte nicht mehr wagen, mit der französischen

---

[1] HR. III, 1, Nr. 157, 158, 161, 166, 167.

[2] G. Daumet, Étude sur l'alliance de la France et de la Castille, S. 122—123. Lettres de Louis XI, Nr. 1313. Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis XI, III, livre 6, Kap. 15.

Regierung zu verhandeln, wenn es nicht den Zorn Maximilians erregen wollte. Daher hielt es die Gesandtschaft des Gerhard Bruns zurück und übertrug ohne Wissen der Hanse dem Londoner Kontor die Aufgabe, an König Ludwig Gesandte zu schicken[1]. Es glaubte, daß von London aus leichter und ohne Wissen Maximilians mit Frankreich verhandelt werden könnte.

Mit diesem Auswege waren aber die hansischen Ratssendeboten und Lübeck nicht einverstanden. Sie verlangten ihre Vollmachten zurück. Bei der veränderten politischen Sachlage wollten sie jetzt überhaupt nicht, auch nicht auf dem Umwege über London, mit der französischen Regierung unterhandeln. Sie hielten es für das Beste, den Ausgang des burgundisch-französischen Krieges abzuwarten. Denn es war vorauszusehen, daß die bekannte Forderung, nicht die Feinde Frankreichs zu unterstützen, wieder erhoben würde. Die Hanse war aber keineswegs geneigt, auf eine solche Bedingung einzugehen. Sie war nicht gewillt, durch den Anschluß an Frankreich die Handelsfreundschaft mit Burgund zu gefährden.

Denn daß tatsächlich politische Beweggründe den Anlaß zur Bedrückung der Kaufleute und zur Hinderung des Handelsverkehrs gaben, sieht man auch jetzt wieder deutlich an dem Beispiele Kampens und Kölns. Die Franzosen arrestierten Kamper Bürger, weil sie sie für Untertanen Maximilians hielten. Nur der nachdrückliche Hinweis der Stadt auf ihre Zugehörigkeit zur Hanse und ihre streng gewahrte Neutralität rettete sie wieder. Auf Grund dieses Nachweises erhielten sechs Kamper Kaufleute, die Mitte Mai und Juni von den Franzosen beraubt waren, ihre Güter zurück.

Aus ähnlichen Gründen wurden auch Kölner Bürger arrestiert. Anlaß dazu bot die Hinneigung Kölns zu Burgund. Ihre Kaufleute erschienen damit als Angehörige einer den Franzosen feindlichen Stadt. Man hielt sie sogar für wirkliche Untertanen des Erzherzogs. Auf Grund dieser falschen Ansicht wurde im Jahre 1479 ein Kölner Bürger in Paris gefangen gesetzt[2].

Der Handelsverkehr der Hansen nach dem Westen scheint in dieser Zeit nicht stark gewesen zu sein. Hansische Zeugnisse,

---

[1] HR. III, 1, Nr. 162.

[2] HUB. X, Nr. 671 u. Anm. 1. Nr. 678, 712, 737.

die uns ein Urteil gestatten, fehlen[1]. Da aber von anderer Seite die Unsicherheit des Verkehrs auf dem Kanal bezeugt ist, da ferner das Unwesen französischer Piraten sogar den Herzog von Bretagne zum Vorgehen mit bewaffneter Hand zwang[2], ist wohl ein normaler Verkehr, der an sich aus dem Fehlen von Nachrichten zu erschließen wäre, nicht anzunehmen.

Kap. IV. Verhandlungen mit Frankreich und der Bretagne bis zum Jahre 1481.

Im Frühjahr 1479 brach der Krieg zwischen Frankreich und Burgund wieder aus. Auf beiden Seiten kämpfte man mit größter Erbitterung. Auch wirtschaftliche Kampfmittel wurden angewandt. Im Januar verbot Ludwig den Einwohnern von Troyes den Besuch der Märkte von Antwerpen. Er gab gegen Flamländer und Holländer, die normannische Kauffahrer beschädigt hatten, Repressalmandate aus[3].

Die französische Kriegsflotte unter Casanova befand sich im Kanal und suchte jede Zufuhr nach den burgundischen Landen zu hindern. In Dieppe, Honfleur und Harfleur sammelten sich die französischen Seeleute[4]. Natürlich wurden auch die Piraten wieder gefährlich. Einwohnern von Dieppe fiel ein Hamburger in die Hände. Sein Schiff wurde ausgeraubt, er selbst nach Boulogne geführt. Im Mai verlor ein Kaufmann aus Reval in der Nähe von Boulogne sein Hab und Gut und wurde mit seinen Leuten gefangen gesetzt. Die aus dem Skagen kommenden Schiffe suchte eine französische Flotte von 19 Segeln abzufangen[5].

Unter diesen Umständen war nicht daran zu denken, auf die Werbungen der französischen Regierung einzugehen. Der Lübecker Städtetag im März 1479 beschäftigte sich nicht mit der Gesandt-

---

[1] HUB. X, Nr. 690. Ein Kölner Bürger, der in Frankreich Handel zu treiben pflegte, starb um diese Zeit in Orléans.

[2] De la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 382 Anm. 10. Lettres de Louis XI, Nr. 1179, 1180. Th. Basin, a. a. O., III, S. 46, 47; III, livre 4, Kap. 12.

[3] Lettres de Louis XI, Nr. 1260, 1290. Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII, et de Louis XI, III, livre 6, Kap. 15. 16.

[4] De la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 380.

[5] HR. III, 1, Nr. 206 Anm. 3. HR. III, 1, Nr. 207, 236.

schaftsfrage, ebensowenig der erste sächsische Städtetag, der zu Braunschweig stattfand. Von der zweiten Tagung, auf der die französische Frage behandelt werden sollte, fehlen uns nähere Nachrichten. Ferner wissen wir nicht genau, ob man bei einer Zusammenkunft lübischer und hamburgischer Gesandten dieser Angelegenheit näher trat[1].

Mitte März riet das Kontor zu Brügge, sofort an den französischen König Gesandte zu schicken, ehe die Franzosen stärker gegen die hansischen Kaufleute vorgingen. Darauf wandte sich Lübeck mit einer Anfrage an den König. Es ersuchte ihn um eine Erklärung, daß die französischen Rüstungen nicht gegen die Hansen getroffen seien. Ferner wies es auf den Waffenstillstand hin und bat um Schonung der hansischen Kaufleute. Das Brügger Kontor brachte das Schreiben Lübecks in die Hand des Königs. Schon Mitte Juli antwortete er darauf[2].

Die Mahnung des Kontors, die hansischen Schiffe mit Söldnern zu besetzen und die von Hamburg nach Flandern bestimmten Güter nur unter starker Bedeckung zu senden, fand wirklich Beachtung. Im Juli schlossen sich auch die Bergenfahrer zu einer starken Flotte zusammen, um sich vor den französischen Ausliegern zu schützen[3]. Sie scheinen ohne Verluste zu ihrem Ziel gelangt zu sein, obwohl seit dem Juli der burgundisch-französische Seekrieg in vollem Gange war. Casanova fing eine Anzahl Boote niederländischer Fischer auf. Er überfiel mit 24 Kriegsschiffen eine große holländische Heringsflotte und führte die ganze Beute an die französische Küste. Eine starke Bedeckung von fünf Kriegsschiffen und 300 Bewaffneten hatte den Raub nicht hindern können[4].

Im Herbst 1479 kamen diese Ereignisse vom burgundisch-französischen Kriegsschauplatze auf der Versammlung in Münster zur Besprechung. Als Vertreter des Kontors zu Brügge war Gerhard Bruns anwesend. Er beantragte wieder, auf das Angebot des Königs einzugehen. Die Korrespondenz mit den Städten über

---

[1] HR. III, 1, S. 151. K. Koppmann, Kämmereirechnungen der Stadt Hamburg, Bd. III, S. 388.

[2] HR. III, 1, Nr. 206, 234.

[3] HR. III, 1, Nr. 182.

[4] Grautoff, Lübische Ratschronik, 1829—1830, S. 410—411. De la Roncière, a. a. O., II, 381.

die Gesandtschaftsfrage wurde verlesen. Man nahm Kenntnis von der Bereitwilligkeit der Städte, der Gesandtschaft zuzustimmen, und von ihrem geringen Entgegenkommen in der Kostenfrage. Die Ratssendeboten beschlossen, die ganze Angelegenheit bis zum Eintreffen der Antwort des Königs auf die Anfrage Lübecks aufzuschieben und danach erst weitere Entschlüsse zu fassen[1].

Die politische Lage im Westen war auch jetzt noch nicht geklärt. Die Schlacht bei Guinegate am 7. August 1479 hatte keine Entscheidung gebracht. Franzosen und Burgunder schrieben sich in gleicher Weise den Sieg zu. Die gegenseitige Erbitterung wuchs sogar noch. Für die Hanse erschien noch immer eine abwartende Haltung als Gebot politischer Klugheit. Das Entgegenkommen der burgundischen Regierung in dem seit langer Zeit bestehenden hansisch-holländischen Konflikt gestattete überdies nicht, jetzt auf die Werbungen des französischen Königs einzugehen[2].

Die Antwort des französischen Königs auf die Anfrage Lübecks traf erst im Dezember gleichzeitig mit einem Schreiben des Admirals ein. Der Bote war längere Zeit durch einige Bremer Kaufleute, die in Frankreich ihre Schadenersatzansprüche verfolgten, aufgehalten worden[3]. Erst jetzt konnten die hansischen Politiker einen klaren Einblick in die Absichten des Königs gewinnen.

Das Schreiben Ludwigs vom 16. Juli aus Nemours war äußerst verbindlich gehalten. Er erklärte, er habe immer hohen Wert auf die hansische Freundschaft gelegt. Seit dem Abschluß des Waffenstillstandes seien die Hansen ebenso wie die französischen Untertanen in seinem Reiche behandelt worden. Das solle auch ferner geschehen, wofern seine Feinde nicht von ihnen unterstützt würden. Nur wenn sich die Hansen aller Zufuhr an die Niederländer, die eigentlich samt ihrem Herrn, dem Erzherzog Maximilian, der Krone Frankreichs untertan sein müßten, enthielten, könne ihnen volle Sicherheit verbürgt werden. Der König drückte ferner seine Befriedigung darüber aus, daß die Hanse Gesandte nach Frankreich zu senden beabsichtige.

Das Schreiben des Admirals von Frankreich ergänzte die Erklärungen Ludwigs noch. Er sicherte hansischen Bürgern — nur Ge-

---

[1] HR. III, 1, Nr. 216 § 45, 46.

[2] HR. III, 1, Nr. 230.

[3] HR. III, 1, Nr. 234, 235, 236.

sandte können in diesem Falle darunter verstanden werden — freies Geleit in Frankreich zu. Ferner teilte er mit, daß sowohl er wie der Statthalter der Normandie angewiesen seien, die Hansen zuvorkommend zu empfangen und ihnen in jeder Beziehung Hilfe zu gewähren.

Aus den Äußerungen des Königs und seines Admirals geht klar hervor, daß die französische Regierung sich bemühte, die Hanse im burgundisch-französischen Kriege mindestens zu einer vollkommen neutralen Stellung zu veranlassen. Als Gegenleistung dafür dachte man mit den Hansen einen ewigen Frieden abzuschließen. Im Kreise der hansischen Politiker wünschte man dagegen weder die Handelsbeziehungen mit Burgund aufzugeben, noch wollte man einen Frieden unter diesen Bedingungen. Im Jahre 1480 trat dieses Bestreben noch deutlicher hervor.

Wie schon erwähnt, hatten die Hansestädte dem Kontor zu Brügge im Jahre 1478 verboten, den hansischen Auftrag, an Frankreich eine Gesandtschaft abzuordnen, dem Londoner Kontor zu überweisen. Sie hatten auch, wie bemerkt, ihre Vollmachten zurückgefordert. Trotzdem scheint nun, wir wissen nicht ob vom Brügger oder Londoner Kontor, ein hansischer Kaufmann an den französischen Hof gelangt zu sein. Der Bremer Bürger Gerald von Estel erschien vor dem Könige Ludwig und entschuldigte das Ausbleiben einer hansischen Gesandtschaft. In der Mitteilung des Königs über seine Tätigkeit wird ausdrücklich hervorgehoben, daß er zufällig und ohne offizielle hansische Schreiben eintraf.

Diesem hansischen Kaufmanne gegenüber zeigte sich Ludwig zunächst sehr ungnädig. Er hatte, wie oben erwähnt, bereits dem Kamper Gesandten Ludolf von Vene einen Geleitsbrief für eine hansische Gesandschaft mitgegeben und seither auf ihr Eintreffen gewartet. Als aber Gerald von Estel nachdrücklich betonte, daß der Hanse daran liege, in Frankreich Handelsvorteile zu gewinnen, ging der König auf die Sache ein. Er wiederholte das Friedensangebot. Ferner versprach er für die hansischen Kaufleute an geeigneten Plätzen: »bursae communes«[2] einzurichten[1]. In einem Schreiben

[1] Vielleicht hatte er früher den Sekretär Gerhard Bruns begleiten sollen und daher Kenntnis von den damaligen hansischen Instruktionen. Vgl. oben.

[2] HR. III, 1, Nr. 234: «. . . ut burse communes ipsius societatis in regno nostro aptis et congruis locis institui possint et stabiliter collocari.»

Lübecks, das sich später über dieses Angebot äußerte, wird das Wort: »Stapel« dafür eingesetzt. Danach ist wahrscheinlich, daß der König den Hansen bestimmte Handelsplätze oder Versammlungsörter für ihren persönlichen oder geschäftlichen Verkehr erlauben wollte. Schließlich können auch gemeinsame Wohnräume für die Hansen oder Lagerplätze für ihre Waren damit gemeint sein. Eine vollkommene Sicherheit ist hier nicht zu gewinnen[1].

Dieses Anerbieten brachte nicht etwas durchaus Neues. Schon im Jahre 1476 hatten bekanntlich die hansischen Ratssendeboten Köln gebeten, bei ihren in Frankreich verkehrenden Bürgern Erkundigungen über die Vorteile eines Stapels einzuziehen[2]. Man hatte damals die Sache wieder fallen lassen. Auch jetzt läßt die Art, wie sich Danzig gegenüber Lübeck über diesen Punkt äußerte, darauf schließen, daß die Hanse wenig Neigung zeigte, auf das Anerbieten des Königs einzugehen.

Obwohl Gerald von Estel von der Hanse nicht beauftragt war, hatte seine Anwesenheit am französischen Hofe doch genügt, um den Hansen wieder einmal zu zeigen, wie sehr dem französischen Könige an dem Abschluß eines Friedens gelegen war. Er sandte mit ihm einen vornehmen Herrn aus seiner Umgebung, Peter von Austria[3], mit Geleitsbriefen und mündlichen Aufträgen an die Hansestädte. Ohne weiter hervorzutreten, hielt sich dieser Gesandte längere Zeit in Lübeck und Hamburg auf.

Das Bestreben des Königs, der Hanse seine Gunst zu zeigen, kam in dieser Zeit besonders der Stadt Kampen zugute. Ludolf von Vene und Arndt Mulert erlangten als Gesandte ohne große Mühe Befreiung der von Franzosen beraubten Kamper und Schadenersatz für die Wegnahme ihres Gutes. Auf ihre Anregung hin wurde auf Kosten Kampens der Waffenstillstand in Boulogne, Dieppe, Harfleur und Honfleur, den Sammelplätzen für die französischen Auslieger, wieder verkündigt.

---

[1] Vgl. Ordonnances, XVI, S. 81. Für La Hogue ist im Jahre 1478 bezeugt für alle Nationen: «de nostre alyances confederation et benevolence y puissent avoir bourse et facteurs residans et demourans». Vgl. W. Roscher, Nationalökonomik des Handels- und Gewerbfleißes, 7. Aufl. 1899, S. 629.

[2] HR. III, 1, Nr. 162.

[3] HR. III, 1, Nr. 241.

Kampen erklärte sich bereit, auch weiterhin die hansischen Interessen in Frankreich zu vertreten. Es bot der Hanse die Dienste Mulerts an, falls sie Gesandte zu schicken beabsichtige[1]. Der Wunsch, es dem Brügger Kontor, mit dem es wegen der Schoßfrage in gespanntem Verhältnis stand, gleichzutun, mag nicht wenig dazu beigetragen haben, Geld und Mühe für die Hanse aufzuwenden. Vielleicht wollte es so recht wirkungsvoll seine Zugehörigkeit zur Hanse zeigen.

In ähnlicher Weise wie Kampen erfuhr auch die Stadt Stavoren die Gunst der französischen Regierung. Stavoren war Hansestadt. Aber seine Lage in Westfriesland machte es den Franzosen schwierig, Stavoren von vornherein als Hansestadt zu erkennen. Die französischen Auslieger beschädigten nun auch Kaufleute Stavorens. Auf die Klage der Stadt gab Ludwig XI. nach Prüfung eines Zertifikats Lübecks, das die Mitgliedschaft Stavorens zur Hanse bezeugte, die Zusicherung von Schutz und Geleit für ihre Bürger. Auch hier machte er seine Zugeständnisse davon abhängig, daß Stavoren seinen Feinden keine Zufuhr leisten dürfe[2]. Die Erfolge Stavorens und Kampens entsprangen im Grunde der günstigen Gesinnung Ludwigs gegen die ganze Hanse, die wiederum in den allgemein politischen Verhältnissen ihre Ursache hatte.

Die augenblickliche Haltung Frankreichs der Hanse gegenüber ergab sich im wesentlichen aus seiner Stellung zu Burgund und England. Seit dem Vertrage zu Amiens (August 1475) empfing Eduard IV. pünktlich sein Jahrgeld. Dieses und das Versprechen Ludwigs, den Dauphin mit einer Tochter des englischen Königs zu verheiraten, hielt ihn lange Zeit von einem Eingreifen in den französisch-burgundischen Krieg ab. Doch gelang es schließlich dem Erzherzoge Maximilian, den englischen König auf seine Seite zu ziehen. Im Jahre 1478 schloßen beide einen Vertrag, der den Handelsverkehr zwischen England und den Niederlanden sicherte[3]. Zwei Jahre später kam ein festes Bündnis zustande. Eduards Tochter Anna wurde mit Philipp, dem Sohne Maximilians und der Maria von Burgund, verlobt. Maximilian übernahm nun die Ver-

---

[1] HUB. X, Nr. 671, 737, 824. HR. III, 1, Nr. 242, 254.
[2] HUB. X, Nr. 832.
[3] Rymer, Foedera, 67 ff; 96.

pflichtung, dem englischen Könige das Jahrgeld zu zahlen, das Ludwig XI. bisher übersandt hatte[1]. Trotz seines Bündnisses mit Maximilian versuchte Eduard noch eine Zeitlang mit dem französischen Könige in guten Beziehungen zu bleiben. Er dachte die wichtige Rolle eines Schiedsrichters zwischen Burgund und Frankreich zu spielen.

Ludwig XI. traf sofort die nötigen Maßregeln, um der burgundisch-englischen Allianz die Spitze abzubrechen. Zwar bemühte er sich noch einmal, den Waffenstillstand mit England zu verlängern, setzte aber zugleich die ganze französische Küste in Verteidigungszustand.

Andererseits näherte er sich dem Erzherzoge. Er schloß mit ihm im August einen Waffenstillstand auf sieben Monate[2].

Aus dieser Situation heraus, die ihn zwang, gegen England und Burgund auf der Hut zu sein, erklärt sich sein Bestreben, die Hanse durch das Friedensangebot zu einer neutralen Stellung zu veranlassen.

Diese politische Konstellation bewirkte aber auch eine starke Zurückhaltung der hansischen Politiker. Mit Rücksicht auf ihre handelspolitische Stellung zu Burgund und England entzogen sie sich seinen Werbungen. Denn sie waren sich darüber klar, daß eine Annahme des französischen Friedens die ganze Hanse in Gegensatz zu England und Burgund bringen würde.

Der französisch-burgundische Krieg hatte die hansischen Kaufleuten vielfach geschädigt. Ihr Handelsverkehr nach dem Westen war in dieser Zeit durch die Übergriffe der Kaper stark gefährdet worden. Noch im März 1480 baten die livländischen Ratssendeboten, Danzig und Lübeck möchten die Schiffe aus Riga und Reval vor den französischen Ausliegern beschützen[3]. Wie weit die Hanse dieser Aufforderung nachkam, wissen wir nicht. Jedenfalls aber wünschte sie nichts gegen die französischen Auslieger zu unternehmen, was die Feindschaft Frankreichs hätte hervorrufen können. Als die Niederländer die Hanse um die Ausrüstung von Friedensschiffen angingen, lehnten Hamburg und

---

[1] Rymer, Foedera, 124 ff.

[2] Rymer, Foedera, 98, 102—108, 123, 127. 128, 134—135.

[3] HR. III, 1, Nr. 276 § 3.

Lübeck dies mit ausdrücklichem Hinweis auf den hansisch-französischen Waffenstillstand ab. Trotzdem lief in Kampen das Gerücht um, die Hanse sei gesonnen, feindlich gegen die Franzosen vorzugehen[1]. Die Hansestädte warnten auch damals ihre Kaufleute, seeländische oder brabantische Waren auf ihre Schiffe zu nehmen[2].

Bei ihrer Abneigung, den Werbungen Ludwigs Gehör zu geben, kam den hansischen Politikern die Gesandtschaftsfrage, die durch Ludolf von Vene und Gerald von Estel wieder in den Vordergrund gerückt war, in dieser Zeit höchst unerwünscht. In einem Schreiben an Danzig äußerte sich Lübeck darüber. Es zeigte sich über das Vorgehen der Kamper Gesandten recht mißgestimmt. Es meinte, Ludwig von Vene habe eigenmächtig gehandelt, als er der französischen Behörde die Absendung einer hansischen Gesandtschaft in Aussicht stellte. Man warf ihm übrigens auch noch die Unterschlagung des königlichen Geleitsbriefes vor und fürchtete, daß der Hanse Schaden erwachsen würde, wenn man die erwarteten Gesandten nicht abordne. Bliebe die Gesandtschaft völlig aus, so würde der König zornig. Käme aber eine Gesandtschaft, die den Stapel, den der König zu gewähren versprochen habe, ablehne, so sei der Unwille Ludwigs der Hanse ebenfalls sicher. Daß die Hansen hauptsächlich aus Rücksicht auf den Erzherzog Maximilian nichts von einer Gesandtschaft nach Frankreich wissen wollten, ist aus dem Schreiben Lübecks klar zu erkennen. Es fürchtete, daß die Sicherheit der hansischen Kaufleute in seinen Ländern dadurch gefährdet würde. Ihren ganzen Ärger über die unangenehme Situation, in die die Hanse durch die Kamper Gesandten gekommen waren, drückten die Lübecker mit den Worten aus: »Wolden gantz gerne, sodane vormeten egentlick vornemen der von Campen sendeboden were vorbleven!«

Um sich nun aus dieser üblen Lage wieder zu befreien, riet Lübeck, man solle sich »mit der Wahrheit entschuldigen«, d. h. dem Könige Ludwig mitteilen, daß die Kamper Gesandten ohne Wissen und Willen der Hanse gehandelt hätten. Man solle ihn benachrichtigen, es sei jetzt nicht möglich, Gesandte zu schicken, und erst für spätere Zeit eine Gesandtschaft in Aussicht stellen.

---

[1] HR. III, 1, Nr. 242, 261—263. HUB. X, Nr. 809.
[2] HR. III, 1, Nr. 243.

Zu diesem Vorschlage kam Lübeck um so eher, als die Hansestädte in der Gesandtschaftsfrage geteilter Meinung waren. Die meisten zeigten sich mit einer Verschiebung einverstanden. Auch in der Lösung der Kostenfrage hatte noch keine Einheit erzielt werden können[1].

Selbstverständlich unterließ Lübeck nicht, an Kampen zu schreiben und über ihre Gesandten Beschwerde zu führen. Kampen verteidigte sich nicht ohne Geschick und nahm seine Beamten gegen die Vorwürfe Lübecks in Schutz. Vor allen Dingen wies es mit Nachdruck auf die Tatsache hin, daß der französische König zu allen Zeiten aus eigenem Antriebe mit der Hanse Frieden zu schließen versucht habe. Wenn er jetzt den Kamper Gesandten gegenüber, die keine weiteren Versprechungen gegeben hätten, seine Friedensabsichten geäußert habe, so stände das nur im Einklang mit seinen früheren Versuchen.

Von den hansischen Politikern wurde nun die Gesandtschaftsfrage auf längere Zeit zurückgestellt. Die politischen Vorgänge im Westen wurden von den Hansen natürlich scharf beobachtet. Über die Tätigkeit des französischen Gesandten in den Hansestädten wissen wir nichts[2].

Der französisch-burgundische Waffenstillstand hatte auch noch das folgende Jahr Bestand[3]. Trotzdem hörte das Kaperunwesen nicht auf. Durch den Zusammenschluß hansischer Kauffahrer zu großen Flotten konnte jedoch ein Handelsverkehr nach dem Westen aufrecht erhalten werden. Baienfahrten fanden wieder zahlreicher statt. Wir wissen, daß Kamper Bürger im Sommer des Jahres 1481 Salz nach Danzig brachten.

Dem Verkehr nach der Baie gab ein Handelsvertrag des Herzogs Franz von Bretagne seit dem Jahre 1479 die vertragsmäßige Sicherheit[4]. Bereits im folgenden Jahre wagte ein Danziger Schiffer, nach Lissabon zu segeln. Nur vereinzelt kam noch Seeraub französischer Untertanen vor. Im Sommer fiel ein Danziger

---

[1] HR. III, 1, Nr. 244.

[2] Der Lübecker Rat «quitete en ut der herberge» (i. Jahre 1480). HUB. X, Nr. 832 Anm.

[3] HUB. X, Nr. 898 Anm. 3.

[4] Agats, Baienhandel, S. 98 u. Anm. 2. HUB. X, Nr. 949.

Kaufmann den Franzosen in die Hände. Das Londoner Kontor sandte wegen eines geraubten Hamburger Schiffes einen Sekretär nach Frankreich. Ein Bürger aus der ostfriesischen Stadt Hindelopen verlor durch Franzosen sein Schiff. Dieser Raub war um so auffälliger, als Friesen und Franzosen zusammen gegen die Niederländer kämpften. Von den Friesen drohte den Hansen keine Gefahr. Die friesischen Häuptlinge erklärten nachdrücklich, nicht gegen hansische Kaufleute vorgehen zu wollen und versprachen, ihnen gekapertes Gut zurückgeben zu lassen[1].

Eine Klage des Brügger Kontors bezeugt im Jahre 1481 einen lebhafteren Verkehr der Hansen nach Frankreich. Es erhob damals Beschwerde, daß hansische Kaufleute seinen Stapel umgingen und Wein, Laken, Korn und andere Artikel direkt in die französischen Hafenstädte und von dort zurückführten. Das Kontor bat daher, den Hansestädten, die Zertifikate für den Handel nach Frankreich gegeben hatten, die Umgehung des Stapels als rezeßwidrig zu verbieten und das Stapelrecht des Kontors wieder neu zu ordnen. Daraufhin wandte sich Lübeck wegen dieser Klage an Hamburg und versprach dem Kontor im Einverständnis mit Hamburg, eine Tagfahrt auszuschreiben, um über die Beschwerde zu verhandeln. Wir wissen nicht, wie man dem Kontor zu seinem Rechte verhalf[2].

Kap. 5. Die Erwerbung des «Ewigen Friedens» im Jahre 1483 und seine Bestätigung durch Karl VIII.

Wider Erwarten verschlechterte sich im Frühjahr 1482 die politische Lage im Westen[3]. Die Erbin Karls des Kühnen, Maria von Burgund, starb Ende März infolge eines Sturzes vom Pferde. Ihr plötzlicher Tod hatte für ihren Gemahl Maximilian die schlimmsten Folgen. Eine gefährliche Empörung der Niederländer brach gegen den unbeliebten Fürsten aus. Die Flandrer brachten

[1] HUB. X, Nr. 788, 809, 862, 782. HR. III, 1, Nr. 347 § 7. Vgl. C. Weinreichs Chronik zum Jahre 1480.

[2] HR. III, 1, Nr. 319, 321. Im Dezember schrieb Köln an den König Ludwig wegen eines seit zwei Jahren gefangen gehaltenen Bürgers. HUB. X, Nr. 942.

[3] Th. Basin, Hist. des règnes de Charles VII. et de Louis XI., III, livre 6. Kap. 19—30.

die beiden Kinder der Maria in ihre Gewalt und erkannten die Vormundschaft Maximilians nicht an. Im ganzen Lande wüteten bald blutige Parteikämpfe der Hoecks und Kabeljaus. Ludwig XI. machte sich diese Gelegenheit zu nutze. Er erhob wieder seine Ansprüche auf das Erbe Karls des Kühnen. Zugunsten der Hoecks griff er in die Kämpfe ein. Casanova lag zu ihrem Schutze mit der französischen Flotte im niederländischen Fahrwasser[1]. Er hielt die Flotte der Kabeljaus, die in Seeland und Friesland zusammengebracht war, in Schach. Eine Anzahl Korsarenschiffe half ihm. Unter diesen Flottenansammlungen litt, wie immer in solchen Fällen, natürlich die neutrale Schiffahrt. Der schottisch-englische Krieg, der zu Land und zu Wasser geführt wurde, erhöhte noch die Unsicherheit auf dem Kanal. Ferner störten die stets zum Seeraube geneigten Friesen den Handel in der Nordsee.

Mitte Juni teilte das Kontor zu Brügge der Hanse mit, daß eine starke französische Flotte vor dem Vlie liege und die Zufuhr nach den Niederlanden zu verhindern bestrebt sei. Es riet, nur in größeren Flotten zu fahren und besonders die durch den Sund segelnden Kaufleute zu warnen. Trotz der Warnung erlitten Lübecker, Hamburger und Danziger Kaufleute durch einen Auslieger, der sich in Dieppe aufhielt, Schaden. Außerdem fiel ein Rostocker Bürger den Franzosen in die Hände. Besonders aber hatte das Kontor zu London über Beschädigung hansischer Kaufleute durch die Franzosen zu klagen.

Um für die Hansen Sicherheit zu erlangen, riet das Londoner Kontor, an den französischen König Bittschreiben zu richten. Lübeck aber fuhr fort, die nach Flandern und Bergen fahrenden Kaufleute zu warnen. Es forderte Hamburg auf, die auf der Elbe befindlichen Schiffe zurückzuhalten. Das war freilich das beste Mittel, um Schaden zu verhüten[2]. Die französische Regierung beabsichtigte zwar nicht, die Hansen zu schädigen, aber Übergriffe ihrer Auslieger, denen es nur darauf ankam, die Zufuhr nach den Niederlanden fern zu halten, konnte sie doch nicht verhindern. Sie

[1] De la Roncière, Hist. de la marine Française, II, 383.

[2] HR. III, 1, Nr. 371, 374, 406. HUB. X, Nr. 954, 983, 988, 1082 bis 1085. Ramsay, Lancaster and York, II, 442 ff.

fuhr fort, die Kamper Gesandten zu begünstigen, die sich im Interesse ihrer Mitbürger in Frankreich verwandten. Die Schädigung der Kamper Kaufleute durch französische Untertanen dauerten fort. Neben den offiziellen Gesandten der Stadt Kampen bemühten sich noch einige Kamper Kaufleute gegen Zusicherung des »dritten Pfennigs«, also eines Drittels von dem genommenen Gut, um Ersatz und Schadloshaltung für die Beraubten[1]. Den Gesandten glückte es schließlich, von der französischen Regierung eine Ersatzsumme von mehr als 5000 Pfund Tournosen zu erlangen,

Da die Franzosen die Stellung Kampens als Hansestadt berücksichtigten und hauptsächlich aus diesem Grunde auf die Schadenersatzansprüche eingingen, lag den Kampern natürlich daran, das Verhältnis zwischen Frankreich und der Hanse durchaus gesichert zu sehen. Im April richtete Kampen an Köln eine Aufforderung, an die hansische Gesandtschaft nach Frankreich zu denken, da der Waffenstillstand bald ablaufe. Es wandte sich an Köln, weil Lübeck trotz vielfacher Mahnung die Gesandtschaft nicht abgeordnet habe[2]. Denn die Kamper Gesandten waren wiederholt von der französischen Regierung, sogar vom Könige selbst, aufgefordert, die Hanse endlich zur Entsendung von Gesandten zu bewegen. Noch Mitte November des Jahres 1481 hatte Ludwig daran erinnert.

Wie weit Köln der Aufforderung Kampens, auf die Hanse in dieser Angelegenheit einzuwirken, nachkam, ist nicht ersichtlich. Auf dem wendischen Städtetage, der Mitte September zu Lüneburg stattfand, wurde über die Gesandtschaftsfrage gesprochen. Über die Verhandlungen selbst ist uns fast nichts bekannt. Nur läßt sich aus einem Schreiben des Kontors zu Brügge erkennen, daß Lübeck hier und auch in London angefragt hatte, ob in gegenwärtiger Zeit eine Gesandtschaft vorteilhaft sei und wie man die Kosten decken könne. Ohnehin drängte die Zeit, die Verhandlungen mit Frankreich zu beginnen. Denn der Waffenstillstand lief noch kaum ein Jahr, und die Seeräubereien der Franzosen nahmen aus diesem Grunde schon wieder beträchtlich zu[3].

---

[1] HUB. X, Nr. 737, 859, 903, 907.
[2] HUB. X, Nr. 959.
[3] Einzelangaben fehlen.

Auch das Kontor zu Brügge trat jetzt wieder mehr hervor. Es gab den Rat, eine Gesandtschaft abzuordnen. Nicht ohne Tadel bemerkte es, daß man schon längst auf das Angebot des Königs hätte eingehen sollen. Nun sei es aber auch nötig, eine stattliche Abordnung »um des meisten Aufsehens willen« zu senden. Je ein Ratsherr von Lübeck, Hamburg und Danzig, je ein Vertreter des Kontors zu Brügge und London und ein tüchtiger Rechtsgelehrter sollten an den französischen Hof gehen. Auf die Anfrage, wie man die Kosten aufbringen könne, riet das Kontor begreiflicherweise, sie von den Städten auslegen zu lassen, oder sie von der englischen Schadenersatzsumme, die dem Londoner Kontor im Frieden von Utrecht zuerkannt war, zu nehmen. Das Kontor hielt es auch jetzt für das Beste, diese Auslagen von den Westfahrern durch Zoll in den Ostseehäfen und auf der Elbe zu erheben[1].

Wenn somit das Kontor in Brügge, das längere Zeit nicht hatte wagen können, sich mit den französischen Angelegenheiten zu befassen, wieder die Führung übernahm, so lag das an der klaren Erkenntnis von einer bevorstehenden Änderung der politischen Lage. Im Dezember 1482 wurde in der Tat der Friede zwischen Frankreich und Burgund geschlossen, den die Älterleute bereits hatten kommen sehen. In Arras mußte Maximilian den flandrischen Ständen nachgeben und die von ihnen eingegangenen Verträge billigen. Seine Tochter Margarete ward mit dem Dauphin verlobt. Wichtige Gebiete des burgundischen Erbes fielen an Frankreich. Ludwig XI. hatte damit einen glänzenden Erfolg errungen und gab seiner Freude offen Ausdruck. Vor allen Dingen aber hatte er durch den Abschluß des Vertrages von Arras der Gefahr eines erneuten Eingreifens der Engländer in den burgundisch-französischen Krieg vorgebeugt[2].

Diese Wendung der Dinge kam auch der weiteren Entwicklung der hansisch-französischen Frage zu statten. Nach dem Vertrage von Arras stand nicht mehr zu befürchten, daß ein Eingehen auf die französischen Anerbietungen den Zorn des Herrn der Niederlande erregen würde. Anderseits war nicht zu erwarten,

---

[1] HR. III, 1, Nr. 406 u. Einleitung.

[2] Th. Basin, a. a. O., III, livre 4, Kap. 31—33. Lettres de Louis XI., Nr. 1841, 1842, 1845, 1846.

daß nun noch die französische Regierung von der Hanse als Gegenleistung für das Friedensabkommen den Abbruch der Handelsbeziehungen mit dem burgundischen Reiche nachdrücklich fordern würde. Wie schon öfter war die Situation in diesem Augenblicke wieder günstig genug, um eine Gesandtschaft nach Frankreich reisen zu lassen[1].

Auf dem wendischen Städtetage, der Ende Januar 1483 stattfand, beschloß man denn auch, Gesandte zu entsenden. Allerdings ging man nicht gleich an die Ausführung dieses Beschlusses. Den hansischen Politikern waren Gerüchte über die Erkrankung Ludwigs zu Ohren gekommen. Daher hielten sie es für nötig, noch einmal bei dem Kontor zu Brügge um nähere Auskunft darüber anzufragen. Vor allen Dingen wünschten die vorsichtigen Ratssendeboten zu wissen, ob die Thronfolge in Frankreich gesichert sei. Sie ersuchten die Älterleute, sich bei Brügge über diesen Punkt zu erkundigen. Sie minderten übrigens die Forderung des Kontors, das eine stattliche Gesandtschaft wollte, wesentlich herab. Sie waren nur für die Entsendung eines Doktors ohne großen Aufwand. Dieser Vorschlag hatte seinen Grund lediglich in dem Bestreben, die Kosten der Gesandtschaft nicht allzugroß werden zu lassen. Die Hansen beabsichtigten, die erforderlichen Geldmittel zunächst von dem Londoner Kontor auslegen zu lassen und durch einen Pfundzoll auf Kaufmannsgut in Brügge, London und Amsterdam wieder aufzubringen[2].

Die Älterleute des Brügger Kontors gaben auf alle Fragen Lübecks befriedigende Auskunft. Sie zeigten sich über die politischen Zustände in Frankreich leidlich unterrichtet, und erklärten, die Thronfolge sei gesichert. Man möge die Gelegenheit zur Abordnung einer Gesandtschaft an den französischen Hof ausnutzen, so lange der Friede zwischen Frankreich und Burgund «noch frisch» sei.

Die Anweisung der Hansen, sich bei Brügge über die politischen Zustände in Frankreich zu erkundigen, hatte das Kontor übrigens nicht befolgt. Es hob nachdrücklich hervor, daß über die französische Frage weder mit Brügge noch mit den flandrischen

---

[1] HR. III, 1, Nr. 411, 419, 420 «so dat men to sucker besendinge beth denne tovoren komen konde».

[2] HR. III, 1, Nr. 420.

Leden verhandelt werden dürfe. Denn diese hätten kein Interesse an einem Friedensverhältnis zwischen Frankreich und der Hanse, weil sie eine Ablenkung des hansischen Verkehrs von den Niederlanden nach Frankreich fürchteten. In der Kostenfrage wiederholte das Kontor seinen früheren Vorschlag [1].

Einigkeit in diesem Punkte war schwer zu erreichen. Immer wieder stießen sich bekanntlich gerade hier die Interessen der verschiedenen Städtegruppen [2].

Zunächst hielt man sich jedoch nicht weiter mit diesen Fragen auf. Von der Tagfahrt zu Lübeck, die im Mai 1483 stattfand, empfing das Kontor zu Brügge den Auftrag, den bewährten Sekretär Gerhard Bruns mit einem Doktor oder einem Kaufmanne nach Frankreich zu senden.

Man scheint sich nicht leicht darüber schlüssig geworden zu sein, mit welchen Instruktionen man die Gesandten versehen solle. Frankreich bot den Frieden an. Auf hansischer Seite wünschten Kampen und Danzig entweder eine Verlängerung des Waffenstillstandes oder einen Frieden. In Erwägung, daß ein Regierungswechsel in Frankreich nahe bevorstehe, gaben die Ratssendeboten auf dem Hansetage zu Lübeck dem Kontore den Auftrag, durch ihre Gesandten nur eine Verlängerung des Waffenstillstandes nachsuchen zu lassen. Die Gesandten sollten jedoch versprechen, daß während der Dauer des neuen Waffenstillstandes eine hansische Gesandtschaft an den französischen Hof kommen würde, um über den endgültigen Frieden zu verhandeln [3].

Das Kontor zu Brügge erhielt von der Lübecker Tagfahrt die nötigen Vollmachten und Beglaubigungen für seine Gesandten. Nicht ohne Bedenken übernahm es die Ausführung des hansischen Auftrages. Denn die Lösung der Kostenfrage war noch nicht gelungen. Die zunehmende Umgehung des Brügger Stapels und die drohende Mißgunst der flandrischen Lede erfüllten ferner die Älterleute mit nicht geringer Besorgnis. Doch das Kontor fügte sich schließlich und sandte, wie bereits vor zehn Jahren, den Gerhard Bruns nach Frankreich. Seiner Gewandtheit verdankte die

---

[1] HR. III, 1, Nr. 421: Am 29. Januar 1483.

[2] HR. III, 1, Nr. 435, 501. HR. III, 2, Nr. 156, 157.

[3] HR. III, 1, Nr. 436 § 36 «enen upslag to etliken jahren, so se langest mochten, to bearbeyden» ebenso HR. III, 1. Nr. 440.

Hanse auch diesmal den schließlichen Erfolg; der Doktor Anthonius de Louf trat nicht weiter hervor. Er starb auf der Rückreise[1]. Die Gesandten erhielten neben der Erledigung diplomatischer Angelegenheiten noch den Auftrag, über die Seeräuberei französischer Untertanen, die im Sommer 1483 wieder den Kanal unsicher machten, Klage zu führen[2]. Wann sie aus Brügge abreisten, ist uns nicht bekannt[3].

Wenn sich in dieser Zeit wieder französische Korsaren in großer Menge auf dem Kanal befanden, so hatte das seinen Grund in der von englischer Seite drohenden Kriegsgefahr. Durch den Vertrag zu Arras, der den französischen König und den Erzherzog Maximilian versöhnte, war Eduard IV. völlig auf die Seite gedrängt worden. Die Verlobung des Dauphins mit der Tochter Eduards hatte man nicht mehr beachtet und ihn mit Margareta, der Tochter Maximilians und Marias von Burgund verlobt. Das burgundische Erbe ward zwischen beiden Parteien gewissermaßen aufgeteilt. Ein Bestand des Vertragsverhältnisses war, da beide Teile völlig befriedigt waren, auf die Dauer zu erwarten[4].

Eduard IV. sah nun ein, daß er unter diesen Umständen auf sein Jahrgeld sowohl von französischer wie von burgundischer Seite verzichten müsse. Vor allen Dingen aber versetzte ihn die Nichtbeachtung der Verlobung seiner Tochter mit dem Dauphin in großen Zorn[5]. Er rüstete in Eile zum Kriege gegen Frankreich. Doch der Tod riß ihn mitten aus seinen Vorbereitungen

---

[1] HR. III, 1, Nr. 419, 436 § 35. Nr. 440. HUB. X, Nr. 959.

[2] HR. III, 1, Nr. 443.

[3] Um den König günstig zu stimmen, bat das Kontor Lübeck und Danzig mehrfach um Übersendung von kleineren Raubtieren, für die Ludwig XI. eine besondere Vorliebe hatte. Er ließ aus fremden Ländern allerlei Tiere herbeischaffen und verlieh dem Kamper Kaufmann Bernhard Morre zu diesem Zweck besondere Freiheiten. Vgl. HUB. X, Nr. 799. HR. III, 1, Nr. 442, 443, 490. Ferner Commines, Mémoires, éd. Dupont, 1840—1847, VI, Kap. 7. (S. 234 Anm. 3). Lettres de Louis XI., Nr. 1311, 1651, 1884.

[4] Th. Basin, a. a. O., III, livre 7, Kap. 1, 2. Rymer, Foedera, XII, 12, 14, 15.

[5] Commines a. a. O., VI, Kap. 8 «on dict que la douleur qu'il eut dudict mariage fut cause de la malladie, dont il mourut en briefz jours».

für einen Rachezug hinweg. Casanova, der bereits eine starke Flotte zusammengezogen hatte, um sich den Engländern entgegen zu werfen, kam nicht dazu, seine Macht zu gebrauchen[1].

Mit dem Tode Eduards schwand die Kriegsgefahr. Richard III., der Bruder Eduards, riß die Herrschaft in England an sich, ohne die Ansprüche seiner Neffen an die Krone zu beachten. Er konnte nicht an einen auswärtigen Krieg denken, bevor er nicht seinen Thron gesichert hatte. So näherte er sich denn dem Könige Ludwig. Beiden gelang es, den Frieden zwischen England und Burgund aufrecht zu erhalten[2].

Bei dem guten Einvernehmen, das zwischen den Hauptmächten des Westens bestand, gingen die Verhandlungen der hansischen Gesandten mit der französischen Regierung, vermutlich zu Tours, leicht von statten. Sie fielen in den Sommer 1483. Näheres wissen wir darüber leider nicht. Doch schon am 23. August genehmigte Gerhard Bruns auf Grund seiner Vollmacht die Verlängerung des Waffenstillstandes auf dreißig Jahre. Er übernahm die Verpflichtung, innerhalb eines Jahres die Ratifikation der Hansestädte in rechtskräftiger Form beizubringen[3].

Damit hatte er den hansischen Auftrag, einen Waffenstillstand auf möglichst lange Zeit abzuschließen, erfüllt.

Die französische Regierung setzte jedoch ihre Absicht, der Hanse einen festen Frieden aufzudrängen, ebenfalls durch. Diesen wollten die hansischen Gesandten freilich nicht. Aber man scheint, um überhaupt positive Arbeit zu leisten, überein gekommen zu sein, beiden Parteien zu genügen. Neben dem Waffenstillstand gab die französische Regierung der Hanse einen «ewigen Frieden». Sie ging dabei auf die Bitte der Gesandten, den Hansestädten die Entscheidung über die Annahme des einen oder des anderen zu überlassen, bereitwillig ein. Als man sich in dieser Weise geeinigt hatte, wurde in den französischen Häfen der Friede mit den Hansestädten sofort verkündigt.

Waffenstillstand und Frieden waren für die Hanse sehr vorteilhaft. Besonders aber enthielt die Friedensurkunde eine Reihe von Zugeständnissen, die für die Hanse höchst günstig waren und

---

[1] de la Roncière, a. a. O., II, 384.

[2] Rymer, Foedera, XII, 191, 196.

[3] HUB. X, Nr. 1094 u. Anm.

in jeder Beziehung ihren Interessen entsprachen. Es ist wohl anzunehmen, daß die französische Regierung durch die Gewährung von weitgehenden Handelsvorteilen die Hanse zu beeinflussen suchte, bei einer Wahl zwischen beiden Angeboten sich für die Annahme des Friedens zu entscheiden. Bei dieser Sachlage mag es dem geschickten Kontorsekretär ohne Schwierigkeit gelungen sein, die Friedensurkunde ganz nach den hansischen Wünschen ausstellen zu lassen. Wie weit Geschenke an die französischen Beamten bei diesen Verhandlungen eine Rolle spielten, ist nicht festzustellen[1].

Das neue Privileg, das zugleich mit dem Frieden von der französischen Regierung gegeben wurde, bestätigte zunächst alle früheren hansischen Privilegien. Aus diesem Grunde wiederholte man nicht die bereits der Hanse verliehenen Zugeständnisse. Nur die Bestimmung, daß die hansischen Kaufleute in Frankreich über ihr Eigentum testamentarisch verfügen dürften, wurde, wohl ihrer großen Bedeutung halber, noch einmal aufgeführt. Alle anderen Artikel sind neu[2]. Es ist deutlich zu erkennen, daß die Erfahrungen, die die Hansen während der Dauer des zehnjährigen Waffenstillstandes gemacht hatten, bei der Abfassung des Privilegs verwertet wurden.

Die hansischen Kaufleute strebten — wie alle Fremden — danach, von jeder auswärtigen Macht die Zusicherung zu erhalten, daß sie in gleicher Weise wie die Untertanen der privilegierenden Regierung behandelt würden. Dieses Ziel erreichten die Hansen jetzt in Frankreich. Ihre Angehörigen erhielten Freiheit von allen persönlichen und dinglichen Abgaben, die nicht auch von den Franzosen erhoben würden. Man versprach ihnen, daß hansische Prozesse um Schadenersatz von den Richtern schnell erledigt werden sollten. Sie erhielten, wie schon erwähnt, das Recht, durch Testament frei über ihr Eigentum zu verfügen und die Erlaubnis, ihre Toten in geweihter Erde bestatten zu dürfen.

---

[1] HUB. X, Nr. 1098. Ausgestellt im August 1483 zu Montilz-les-Tours. Das im Jahre 1464 kassierte, vom Brügger Kontor aufbewahrte Privileg wurde nicht wieder hervorgeholt.

[2] In den Anerbietungen des französischen Königs finden sich ähnliche Vorschläge. In den Privilegien kommen sie allerdings noch nicht vor.

Wichtiger als diese Freiheiten waren die handelspolitischen Zugeständnisse des Friedensvertrages. Eine Einwirkung des Kontorsekretärs ist hier unverkennbar. Die französische Regierung erlaubte den hansischen Kaufleuten, beim Ausbruch von Feindseligkeiten zwischen der Hanse und Frankreich ein Jahr lang ungehindert Eigentum und Person in Sicherheit zu bringen und ihre Schuldforderungen einzutreiben. Befand sich die Hanse oder Frankreich mit fremden Nationen im Kriegszustande, so sollte der Handelsverkehr des anderen vertragschließenden Teiles dadurch nicht aufgehoben werden. Diese Bestimmung war für die Hansen äußerst günstig. Sie ergab sich jetzt aus dem bestehenden Friedensverhältnis Frankreichs mit den auswärtigen Mächten. In früherer Zeit hatte die französische Regierung gerade mit dem Friedensangebot eine Absonderung der Hanse von den Gegnern Frankreichs herbeiführen wollen. Zu beachten ist natürlich, daß Frankreich bei plötzlichem Ausbruch von Feindseligkeiten mit einer fremden Macht sofort wieder die Einstellung des Handelsverkehrs mit dieser von der Hanse gefordert haben würde. Ein Zugeständnis dieser Art stand für den Ernstfall wirklich nur auf dem Papier.

Von Bedeutung für die Hanse war ferner die Zusage, daß ausgeschiedene oder dem Kontor ungehorsame Hansen bis zur erfolgten und von Lübeck oder dem Kontor angezeigten Versöhnung mit der Hanse von dem Genuß des Privilegs ausgeschlossen sein sollten. Dieser Artikel richtete seine Spitze gegen Köln, das früher in dem Streite mit England eigene Wege gegangen war und die Hanse im Stich gelassen hatte. Bei der Erledigung der Kostenfrage nahm die Hanse Anlaß, auf diesen Artikel öfter hinzuweisen [1].

Von Wichtigkeit war noch die Zusage, Unklarheiten des Privilegs in einem der Hanse günstigen Sinne auszulegen.

Zur Sicherung und praktischen Durchführung sollten — es ist nicht gesagt, wo — »conservatores pacis« ernannt werden. Der Vizeadmiral, der Bailli von Rouen, die Seneschalle von Aquitanien, Lyon und Ponthieu, ferner die Statthalter von La Rochelle, Artois und Boulogne waren dazu ausersehen. Von französischer Seite

---

[1] Vgl. W. Stein, HUB. X, Einleitung.

machte man allen Beamten und Untertanen die Beobachtun des Vertrages zur Pflicht. Der Dauphin sollte den Frieden bestätigen.

Aus dieser letzten Bestimmung darf wohl geschlossen werden, daß dem Könige, der damals schon ernstlich krank war, das Privileg nicht mehr vorgelegen hat[1].

Ludwig XI. starb am 30. August 1483. Die Gesandten des Kontors mußten die Verträge infolgedessen auch von der neuen Regierung bestätigen lassen. Sie blieben bis nach der Krönung Karls VIII. in Frankreich. Es scheint auch jetzt keine Schwierigkeit gemacht zu haben, die Bestätigung zu erlangen. Sie erfolgte bereits im September 1483 zu Amboise[2]. Die Hanse behielt die Freiheit, zwischen dem Waffenstillstande oder dem auf Gegenseitigkeit beruhenden Friedens- und Handelsvertrage zu wählen.

Vor dem 24. Dezember 1483 weilte Gerhard Bruns bereits in Lübeck, um die Entschließung der Hansestädte abzuwarten. Die Tagfahrt von Mölln brachte keine Entscheidung. Der Hansetag vom 18. Januar 1484 vereinte nur wenig städtische Gesandte in Lübeck. Erst im März fanden hier die entscheidenden Beratungen über die Annahme der französischen Anerbietungen statt.

Die Ratssendeboten sprachen sich sämtlich für die Annahme des Friedens- und Handelsvertrages aus. Der Rechtsgelehrte Johann von Osthusen prüfte die Urkunde. Man stimmte allen Punkten bei und gewährte den Franzosen im hansischen Verkehrsgebiet die gleichen Rechte. Nur eine Änderung erwies sich als notwendig; sie betraf die Einsetzung der »conservatores pacis«. Die Ratssendeboten bestimmten, daß ein französischer Untertan, dem im hansischen Gebiete von einem Hansen Unrecht und Schaden zugefügt sei, sich an die nächste Hansestadt mit seiner Klage zu wenden habe. Fände er hier oder, wie in der Bestätigungsurkunde stand, in dem Wohnorte des betreffenden hansischen Kaufmannes kein Recht, so solle er seine Sache vor die wendischen Städte und in letzter Instanz an Lübeck bringen. Die Stellung Lübecks als Haupt der Hanse war damit nachdrücklich hervorgehoben.

---

[1] HUB. X, Nr. 1098 Anm. Vgl. F. Aubert, Hist. du Parlament de Paris, I, 1894, 319 Anm. Es ist nicht sicher zu ermitteln, ob dieses Privileg am 3. Dezember 1483 im Parlament registriert ist.

[2] HR. III, 1, Nr. 482 § 16. Nr. 480, 490, 498, 501. HUB. X, Nr. 1103 u. Anm.

Die Tagfahrt beschloß, den Frieden in den Hansestädten verkündigen zu lassen[1]. Über den angebotenen Waffenstillstand wurde gar nicht erst verhandelt. Nicht ein einziges Exemplar der Urkunde ist auf uns gekommen[2].

Kap. 6. Nachträgliche Verhandlungen über das hansisch-französische Privileg. Die Stellung der Hanse zur Bretagne.

Mit der Bestätigung und Annahme des ewigen Friedens durch die Hanse war die ganze Angelegenheit noch keineswegs geregelt. Hauptsächlich die Aufbringung der beträchtlichen Kosten machte große Schwierigkeiten. Eine genaue Angabe über ihre Höhe haben wir nicht. Wir wissen nur, daß das Londoner Kontor eine größere Geldsumme zu diesem Zweck dem Kontor zu Brügge geliehen hatte.

Die Kostenfrage hat ein größeres Interesse durch ihren Zusammenhang mit der Annahme des Friedens- und Handelsvertrags überhaupt. Die Stellung der einzelnen Hansestädte und Gruppen zu dem Privileg und damit zu der Politik, soweit sie Frankreich betraf, tritt gerade hierbei recht deutlich hervor.

Danzig hatte bereits vorgeschlagen, die Auslagen des Londoner Kontors von allen Hansestädten durch Zahlung eines bestimmten Betrages zu decken. Fände dieser Vorschlag keinen Beifall, so möge man den Kontoren zu Brügge und London erlauben, ihre Auslagen durch eine besondere Auflage wieder einzutreiben. Lübeck schlug vor, in Brügge, Holland und Seeland, ferner in Veere und Amsterdam von hansischem Kaufmannsgut einen Schoß zu erheben. Das Kontor zu Brügge kam auch jetzt wieder mit seinen früheren Vorschlägen.

Die Ratssendeboten beschlossen nun zu Lübeck, dem Vorschlage der Lübecker zu folgen. Wer sich weigere, den Schoß zu zahlen, solle in Strafe genommen werden. Bezahle er nicht, so wolle man ihn zu Brügge, Antwerpen, Bergen op Zoom, in England oder in seiner Heimatstadt darum belangen. Man be-

---

[1] HR. III, 1, Nr. 306 u. Anm. Nr. 498, 501 § 8, 9, 11—16, 19—22, 24—26, 67—71, 110—113, 128, 129. HUB. X, Nr. 1131.

[2] HUB. X, Nr. 1094 u. Anm., Nr. 1103 u. Anm.

schloß, bei den Kontoren über die Höhe des Schosses und die Art seiner Erhebung noch um Rat anzufragen[1]. Dieser Beschluß wurde fast von allen Hansestädten gebilligt. Nur die östlichste und die westlichste Gruppe war nicht damit einverstanden.

Die livländischen Städte erklärten nach längeren schriftlichen Verhandlungen, wie vor zwanzig Jahren, sie wollten überhaupt nicht in den französisch-hansischen Frieden einbegriffen sein[2]. Obwohl gerade von Livland aus ein starker Verkehr nach dem Westen ging, wollten sich die Livländer nicht dazu verstehen, die Kosten für einen Vertrag, der ohne ihre Mitwirkung zustande gekommen war, mit aufzubringen. Besonders Reval weigerte sich und veranlaßte auch Riga und Dorpat zu dem Entschluß, die Ratifizierung der Urkunde abzulehnen.

Demgegenüber bestand Lübeck auf seiner Forderung, den Beschlüssen des Hansetages sich zu fügen. Es drohte im Sommer des Jahres 1486, es werde die Namen der betreffenden Städte auf Grund der Bestimmungen des Privilegs dem französischen Könige bekannt geben[3]. Wir wissen nicht, ob sich die Livländer noch bereit erklärten, zu den Kosten beizutragen.

Die preußischen Städte und Danzig sandten die Ratifikation der Urkunde ein. Sie gaben damit ihre Zustimmung zu den Beschlüssen des Hansetages. Auch Köln war mit dem Frieden einverstanden. Es stimmte auch der vom Hansetag beschlossenen Art und Weise, die Kosten aufzubringen, zu. Jedoch verlangte es, daß seine Bürger nicht mehr als andere Hansen damit beschwert würden[4].

Mit noch größerer Entschiedenheit als die livländischen Städte

---

[1] HR. III, 1, Nr. 501 § 67 ff.

[2] Vgl. oben I, cap. 6.

[3] HR. III, 1, Nr. 507, 591—593. HR. III, 2, Nr. 52, 141. HUB. X, Nr. 1184, 1197, 1222. Die hansische Gegenurkunde HUB. X, Nr. 1131 enthielt die Bestimmung über die aus der Hanse ausgeschiedenen und der Hanse ungehorsamen Städte nicht. Da aber Lübeck mehrfach mit dem Hinweis auf diesen Artikel die livländischen und süderseeischen Städte einzuschüchtern versuchte, liegt hier vielleicht nur ein Entwurf vor. Der Rezeß des Hansetages hat den Artikel. Vgl. HR. III, 1, Nr. 501, 504. HR. III, 2, Nr. 52.

[4] HR. III, 1, Nr. 524, 525, 546 § 194, 196. Nr. 547 § 43. Nr. 591, 592. HR. III, 2, Nr. 156, 157. HUB. X, Nr. 1193.

weigerten sich die süderseeischen, overysselschen und gelderschen Städte, die Kosten mittilgen zu helfen. Sie lehnten einen zur Deckung der Unkosten bestimmten Schoß, der in Holland, Seeland und Brabant erhoben werden sollte, ab. Sie schlugen dagegen vor, nur in den Kontoren in London und Brügge vier Jahre lang einen Schoß zu erheben.

Diesen Städten gegenüber hatte Lübeck einen schweren Stand. Es bat wiederholt, sie möchten sich nicht von der Hanse absondern. In Antwerpen, Bergen op Zoom, Holland und Seeland gestand es ihnen Schoßfreiheit zu. Als das nicht half, versuchte Lübeck, sie durch Drohungen zu einem Einverständnis mit den hansischen Beschlüssen zu bewegen. Die Mitteilung, daß Lübeck die Namen der Städte dem französischen Könige angeben würde, machte auf sie keinen Eindruck. Sie entgegneten, sie würden dann die Hilfe ihres Landesherrn anrufen.

Auf der Tagung, die Mitte April 1485 zu Apeldoorn stattfand, verharrten die Städte bei ihrem früheren Beschlusse. Ihr Versuch, auf Köln im gleichen Sinne einzuwirken, gelang nicht. Deventer und einige andere Städte erklärten sich schließlich bereit, den auf sie fallenden Teil der Kosten zu tragen [1].

Im Jahre 1487 zog Danzig einen Antrag, daß jede Hansestadt einen bestimmten Kostenanteil bezahlen solle, wieder zurück [2]. Da seit dieser Zeit weitere Nachrichten über die Erledigung dieser Frage fehlen, ist anzunehmen, daß eine alle Teile befriedigende Lösung gefunden wurde.

Nachdem die Ratifikation der Friedensurkunde von den meisten Städten vollzogen war, reiste Gerhard Bruns im Herbst des Jahres 1484 wieder nach Frankreich zurück. In Gegenwart des Kanzlers händigte er seine Schriftstücke dem König Karl aus. Auf dessen Befehl wurde der Frieden vom Parlament zu Paris bestätigt, registriert und verkündigt. Ebenso ließen die normannischen Stände und das Parlament zu Rouen den Frieden ausrufen und vor Be-

---

[1] HR. III, 1, Nr. 541—543, 562—564, 574, 578, 582, 591, 596 bis 598, 574 § 3, Nr. 578 § 5, Nr. 582 § 50, 51, 67, Nr. 613. HR. III, 2, Nr. 11 § 23, 25, 26, 70, 71, 87—90. Nr. 53, 96, 97, 156, 157, 160 § 8, 93—95, 141—143, 219. HUB. X, Nr. 1156, 1157.

[2] HR. III, 1, Nr. 156, 157.

schädigung hansischen Eigentums warnen. Die Admiralsgerichte erhielten außerdem die Anweisung, die Prozesse der hansischen Kaufleute gegen französische Seeräuber zu führen[1].

Während seines Aufenthaltes in Frankreich gelang es dem hervorragenden Kontorsekretär, für die hansische Schiffahrt eine weitere Sicherheit zu gewinnen. Die französische Regierung ordnete an, daß jeder Franzose, der an der normanischen Küste ein Schiff auslaufen ließ, Bürgen stellen und in die Hand eines höheren Hafenbeamten geloben sollte, keine hansischen Schiffe anzutasten[2].

Eine Reihe königlicher Verordnungen betraf die Verkündigung des Friedens und den Schutz des hansischen Gesandten. In seiner Gegenwart wurde, soweit Nachrichten vorliegen, der Friede in Rouen, Dieppe, S. Valery en Caux, Eu, Vittefleur, Harfleur, Honfleur und Caen verkündigt. Am 24. Dezember 1484 vidimierte der königliche Rat und Kammerherr Jakob d'Estouteville die Urkunde. Im Sommer 1487 verlas man sie noch einmal auf dem Hansetage zu Lübeck[3].

In derselben Zeit, in der die Hanse mit Frankreich zu einem dauernden Friedensverhältnis gelangte, glückte es, auch die hansischen Beziehungen zur Bretagne neu zu festigen. Der Waffenstillstand vom Jahre 1477 lief 1484 ab. Ein nicht näher bekannter Handelsvertrag war im Jahre 1479 geschlossen worden[4]. Übergriffe der bretonischen Küstenbevölkerung auf Hansen scheinen, wie schon hervorgehoben, in diesen Zeiten äußerst selten gewesen zu sein.

Noch vor Ablauf des Waffenstillstandes erhielt der in Diensten des Herzogs stehende Hafenmeister Baudin von seiner Regierung Vollmacht zu Verhandlungen mit den Älterleuten des Brügger Kontors. Er hatte Auftrag, die hansisch-bretonischen Verträge zu verlängern und den hansischen Kaufleuten Schutz und Geleit zu Wasser und zu Lande für die Dauer eines neuen Waffenstillstandes zu gewähren. Die Erledigung verschiedener Streitfälle verschob man bis auf weiteres. Der Waffenstillstand wurde auf zehn Jahre

---

[1] HR. II, 2, Nr. 606, 607. HUB. X, Nr. 1164, 1167 u. Anm., Nr. 1180, 1181.

[2] HR. III, 1, Nr. 607.

[3] HR. III, 2, Nr. 160 § 216.

[4] Vgl. A. Agats, Baienhandel, S. 98 u. Anm. 2, Anm. 7.

festgesetzt und im August vom Herzoge Franz bestätigt[1]. Im Oktober gaben auch die wendischen Städte ihre Bestätigung. Die Ratssendeboten versicherten, daß keine Bretonen für Übergriffe französischer Untertanen haftbar gemacht und keine Unschuldigen für Freveltaten ihrer Landsleute bestraft werden sollten.

Ende Dezember erfolgte die Auswechslung der Urkunden vor einem Notar im Hause der deutschen Kaufleute zu Brügge[2]. Ihrer Befriedigung über den Abschluß des hansisch-bretonischen Waffenstillstandes gaben die Hansen wiederholt Ausdruck. Denn bis zum Jahre 1494 war nun wieder eine sichere Grundlage für den Verkehr der hansischen Kaufleute in der Bretagne geschaffen, die auch zugleich die Gewähr für einen ungehinderten Verkehr nach Spanien bot, mit welchem bereits im Jahre 1476 ein Waffenstillstand auf dreißig Jahre abgeschlossen war[3].

Schluß.

Zusammenfassung.

Der Zeitraum von der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts bis zum Regierungsantritte Karls VIII. bildet einen wichtigen Abschnitt in den Beziehungen der Hanse zu Frankreich überhaupt.

In früheren Zeiten hatte sich der hansisch-französische Handelsverkehr in durchaus ruhigen Bahnen bewegt. Die hansischen Kaufleute suchten besonders die Küstenstriche auf. Nur selten gingen sie in das Binnenland. Frankreich kam hauptsächlich seiner kostbaren Ausfuhr wegen als Handelsgebiet in Betracht. Nur in geringem Umfange beteiligten sich die Franzosen selbst daran.

Solange die Engländer die Küstenstriche Frankreichs im Besitz hatten, lag ein großer Teil des Handels in ihrer Hand. Die hansischen Kaufleute, die sich auch in Frankreich, so weit es englischer Besitz war, der englischen Privilegien bedienten, konkurrierten mit ihnen.

---

[1] HUB. X, Nr. 1057, 1059, 1098. Gilliodt van Severen, Cartulaire de l'ancienne estaple de Bruges, 1901, II, Nr. 1181.

[2] HR. 11I, 2, Nr. 480, 482 § 16, 17. Nr. 484, 490, 498 Anm. 3. HUB. X, Nr. 1105, 1114.

[3] HUB. X, Nr. 478, 547, 578, 617, 639. HR. III, 1, Nr. 76–78.

Sodann war die französische Küste mit ihren zahlreichen Häfen für die Hansen äußerst wichtig als Anlegeplatz, wenn sie nach Spanien und Portugal zu segeln im Begriff waren. In den südlichen Häfen Frankreichs fand auch ein Austausch südländischer Waren mit spanischen und portugiesischen Kaufleuten statt.

In den Teilen Frankreichs, die der französischen Krone geblieben waren, genossen die Hansen den Schutz der von den französischen Königen verliehenen einfachen Privilegien.

In gleicher Weise war der Handel der Hanse mit der fast selbständigen Bretagne durch Schutz- und Geleitsbriefe der bretonischen Herzöge gesichert. Besonders in der Baie und Nantes spielte sich ein lebhafter Verkehr zwischen Hansen und Bretonen ab.

Um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts änderte sich die Stellung der Hanse zum französischen Reiche wesentlich.

Denn als sich Frankreich kraftvoll gegen die englischen Eroberer erhob, wurde der Kampf auch mit wirtschaftlichen Mitteln geführt. Der Handel der Engländer ging fast vollständig zurück. Die englischen Kaufleute wurden ebenso wie die militärische Macht Englands über den Kanal zurückgedrängt. In ihre Stellung rückten zu einem guten Teil die Hansen ein.

Aus dieser veränderten Stellung der Hanse zu Frankreich ergab es sich notwendigerweise, daß die hansischen Politiker ein rechtlich gesichertes Verhältnis mit den französischen Königen, die wieder Herren im eigenen Hause geworden waren, erstrebten. Vor allen Dingen wünschte die Hanse den Schutz Frankreichs deshalb, weil es durch seinen Sieg über die Engländer auch in den Mitbesitz der Seehoheit auf dem Kanal, der wichtigen Verkehrsstraße nach dem Westen, gekommen war.

Die Politik der französischen Regierung, durch wirtschaftliche Mittel ihr durch den langen Krieg verödetes und verarmtes Land zu heben, erleichterte die Annäherung zwischen Frankreich und der Hanse.

Es dauerte jedoch fast vierzig Jahre, ehe das Ziel, eine feste Grundlage für den Verkehr zwischen Frankreich und der Hanse zu schaffen, soweit erreicht war, daß der erlangte Zustand Dauer zu haben versprach. Zwei Perioden sind dabei zu unterscheiden.

Zunächst war es die Hanse, die von Frankreich neue Privilegien und staatsrechtliche Sicherheit zu haben wünschte. In den

letzten Jahren der Regierung Karls VII. bemühten sich die hansischen Politiker, Frankreich zu einem Eingehen auf ihre Wünsche zu veranlassen. Sie suchten für die Hanse aus der veränderten politischen Lage im Westen Nutzen zu ziehen. Ein wirklicher Erfolg war ihnen noch nicht beschieden.

Seit dem Regierungsantritt Ludwigs XI. trat ein bemerkenswerter Umschwung ein. Jetzt war es die französische Regierung, die der Hanse einen Frieden zugleich mit bedeutenden Handelsvorteilen immer wieder anbot, ja, gegen Ende der Regierung Ludwigs förmlich aufdrängte.

Der Grund für diese Haltung der französischen Regierung war im wesentlichen ein politischer. Schon zu Karls VII. Zeit fehlte dieser nicht. Aber erst Ludwig XI. verschaffte ihm das Übergewicht. Er wußte, daß die Hanse politische Macht und Handelsmacht zugleich war. Er suchte sie auf Frankreichs Seite zu ziehen und gedachte dadurch, daß er seinen englischen und burgundischen Gegnern die Vorteile ihres Handelsverkehrs entzog, seine Feinde zu schädigen. So machte denn Ludwig seine Anerbietungen davon abhängig, daß die Hanse ihren Verkehr mit England und Burgund aufgab. Zum mindesten suchte er sie während des Ringens der Westmächte um die Herrschaft zu einer völlig neutralen Stellung zu veranlassen. An eine wirkliche Hilfe der Hansen gegen seine Feinde dachte Ludwig nur einmal, als er den hansischen Ausliegern seine Hafenstädte an der normannischen Küste öffnete und einen Vertrag mit ihnen zu schließen beabsichtigte.

Doch die hansischen Politiker trugen Bedenken, aus der Hand Ludwigs Handelsvorteile entgegenzunehmen, wenn sie mit politischen Forderungen verquickt waren, die der Hanse hätten schaden können. Die Interessen der Hanse in England und Burgund hatten, trotzdem zeitweilig das Verhältnis getrübt war, doch bei weitem das Übergewicht. Die Rücksicht auf diese beiden Staaten machte den Hansen eine äußerst vorsichtige Politik zur Pflicht. Sie war in erster Linie maßgebend für das Verhältnis zu Frankreich. Die hansischen Politiker mußten in jedem einzelnen Falle erwägen, ob den von Frankreich angebotenen Vorteilen nicht größere Nachteile in den beiden anderen Ländern gegenüber ständen. Die äußerst unruhige politische Lage im Westen, die Rosenkriege, der hansisch-englische Seekrieg, das Ringen Frankreichs mit Eng-

land und Burgund und die Kämpfe um die Selbständigkeit der französischen Krone machten es in diesem Zeitraum äußerst schwierig, den für das Wohl der Hanse richtigen Weg zu finden. Doch gelang es den klug rechnenden hansischen Politikern, Zeiten der Waffenruhe zwischen den Westmächten auszunutzen und dann günstige Privilegien zu erringen.

Die erreichten Vorteile wurden durch die Kämpfe auf dem Kanal mehrfach wieder in Frage gestellt. Ohne daß ein tieferer Grund zur Feindschaft vorlag, kreuzten Hansen und Franzosen zeitweilig die Waffen. Das Bestreben Ludwigs, die Hanse für seine Pläne zu gewinnen, ließ jedoch immer wieder eine Annäherung zustande kommen. Durch den Frieden vom Jahre 1483, der gleichzeitig bedeutende Handelsvorteile brachte, erreichte man endlich eine feste Grundlage für den zukünftigen Verkehr.

Während der Regierungszeit Karls VIII. bewegte sich der hansisch-französische Verkehr wieder in denselben ruhigen Bahnen, wie vor der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts. Den französischen König zogen bald seine italienischen Unternehmungen nach dem Süden, England und Burgund verhielten sich ruhig und ein normaler Verkehr war für längere Zeit auf dem Kanal möglich.

In der Stellung der Hanse zur Bretagne spielten die politischen Verhältnisse eine weit weniger wichtige Rolle. Durch die Unruhen auf dem Kanal wurde der hansisch-bretonische Handelsverkehr stark beeinträchtigt. Störungen durch Seeräuber und Kaper geschahen von beiden Seiten. Sie wurden durch die bretonische Regierung, die den Wert des hansischen Handels für ihr Land wohl zu schätzen wußten, meist rasch wieder beigelegt. Günstige Privilegien bezeugten ihre Absicht, den Hansen Handelsvorteile zu gewähren und die Beziehungen mit ihnen aufrecht zu erhalten.

Als die Bretagne durch die Verheiratung Karls VIII. mit der Tochter des Herzogs Franz ihre Selbständigkeit verlor, folgte sie als ein Teil des französischen Staatskörpers auch in ihrer Handelspolitik den Entscheidungen der französischen Regierung.

VIII.

Der Name »Stalhof«.

Von

Werner Kurzinna.

Die Frage nach der Bedeutung des Namens, mit dem das Kontor der deutschen Hanse in London am häufigsten bezeichnet wird, ist bis auf den heutigen Tag nicht ausreichend beantwortet worden. Vor Jahren der Gegenstand mehrfacher Untersuchungen, legte man schließlich die Akten über diesen Fall mit resignierendem non liquet beiseite, da ein allgemein befriedigendes Ergebnis nicht erreichbar schien. Als Folge davon trat — und tritt noch immer — in den Darstellungen hansischer Geschichte wie in sonstigen Abhandlungen, die den Stalhof in den Kreis ihrer Betrachtungen ziehen, eine verwirrende Verschiedenheit von Deutungsversuchen zutage[1]. Wenn hier diese Frage noch einmal aufgerollt wird, geschieht es in der Hoffnung, auf dem Wege kritisch wertender Gegenüberstellung der einzelnen Lösungsversuche, unterstützt von neuen Quellenpublikationen und jüngst gewonnenen Resultaten der handelsgeschichtlichen Forschung, nunmehr die Mannigfaltigkeit des Problems auf eine einfachere Formel zurückführen zu können.

---

[1] Vgl. I. M. Lappenberg, Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London. Hamburg 1851. Teil I, S. 70. O. Rüdiger, Die ältesten Hamburgischen Zunftrollen und Brüderschaftsstatuten. Hamburg 1874. S. 337 (Glossar). K. Höhlbaum, Hansische Geschichtsblätter Jahrgang 1877. S. 133. F. Frensdorff, Die Entstehung der Hanse (in der Monatsschrift »Nord und Süd«, Bd. 4). Berlin 1878. S. 335. D. Schäfer, Die deutsche Hanse (Bd. XIX der Monographien zur Weltgeschichte). Bielefeld und Leipzig 1903. S. 45 f. Th. Lindner, Die deutsche Hanse. 4. Aufl. Leipzig 1911. S. 128.

Es ist für unsern Zweck unerläßlich, der eigentlichen Besprechung der Stalhofkontroverse eine Skizze der geschichtlichen Entwicklung der hansischen Niederlassung in London vorauszuschicken, da eine derartige Übersicht nicht allein das Verständnis des Folgenden wesentlich erleichtert, sondern stellenweise erst ermöglicht.

Der Name »Stalhof«, mit dem diese Faktorei in der Blütezeit der Hanse allgemein genannt wurde, war ihr nicht von Anfang an zu eigen[1]. Als seinen Vorläufer haben wir vielmehr die Domus der kölnischen Kaufleute anzusehen[2], die jene schon in London besaßen — infolge ihrer früh entwickelten lebhaften Handelsbeziehungen zu England, die in der überaus günstigen Lage ihrer städtischen Heimat zu dem britischen Inselreich ihren Grund haben[2] —, als von einer »dudeschen hense« noch längst nicht die Rede sein konnte. Diese »Gildhalle« (Gildahalla, Gilda aula Theutonica, Guyhalda Theutonicorum), die äußerst günstig im Mittelpunkt der heutigen City, mit ihrem Kai unmittelbar an der Themse oberhalb der einzigen Stadtbrücke (London Bridge) lag, reichte jedoch nicht mehr aus, als nach Beseitigung des kölnischen Handelsmonopols und der Zulassung auch anderer deutscher Städte, besonders Lübecks und der wendischen, zum englischen Warenverkehr seit der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts der Stapel gewaltig zu wachsen begann. Sie wurde daher der Morgensprache, den gemeinsamen Mahlzeiten und Verwaltungszwecken in erster Linie vorbehalten, wie auch als Herberge der Kaufleute benutzt, während nach und nach eine größere Anzahl der umliegenden Grundstücke gepachtet wurde, um den Bedarf an Magazinen, Speichern und Verkaufsräumen zu decken. Von jenen Plätzen erhielt der geräumigste, hart östlich der Gildhalle gelegene, von dieser aber durch das Windgosegäßlein getrennte[3] die Bezeich-

---

[1] Vgl. hierzu I. M. Lappenberg a. a. O. Teil I, S. 7 usw.

[2] Vgl. K. Kunze, Das erste Jahrhdt. der deutschen Hanse in England in Hans. Gbll. Jahrg. 1889, S. 131.

[3] Die räumliche Trennung des Stalhofes von der Gildhalle wird am deutlichsten in den englischen Übertragungsurkunden nach dem Utrechter Vertrag (1474) bezeugt (Lappenberg II, Nr. 127); vgl. dazu Lappenberg I, S. 68 ff. Für die erste Hälfte des 15. Jahrhdts. s. Hansisches Urkundenbuch Bd. VI, Nr. 614 (1426 März 12.): Bertoldus . . inhabitans

nung »Der Stalhof« (stalhov, engl. Stilliard, Styleyerd, Steelyard). Dieser Name wird allmählich auf das gesamte hansische Kontor übertragen, dessen Angehörige nun bisweilen auch als »die vom Stalhofe« auftreten[1]. Die Motive für solche Umbenennung sind nicht mit völliger Klarheit festzustellen, doch kann man mit ziemlicher Berechtigung annehmen, daß in diesem geräumigsten Hofe der Niederlassung, dessen Ladestellen für die einkommenden Schiffe noch günstiger lagen als der Kai der Gildhalle[2], sich das Hauptgeschäft abgewickelt habe. Auch mag für die bereitwillige Aufnahme der neuen Bezeichnung auf englischer Seite der Umstand nicht ohne Gewicht gewesen sein, daß das Londoner Stadthaus gleichfalls den Namen »Gildhalle« führte, also einer Verwechslung mit dem Hause der deutschen Kaufleute auf diese Weise begegnet werden konnte[3] (Abbildung siehe Seite 432).

Erst im Jahre 1474 übrigens erhielt die Hanse im Vertrage zu Utrecht von Eduard IV. »quandam curiam Londoniae sitam, vocatam Staelhof alias Stylyard, cum eidem adhaerentibus aedificiis et eiusdem universis iuribus usque ad Guildehaldam Theutonicorum inclusive se extendentem« zu erb- und eigentümlichem Besitz[4].

Die späteren Schicksale des Stalhofes können wir übergehen, da sie für unsere Untersuchung nicht weiter in Frage kommen. Wohl aber ist es erforderlich, mit einigen Worten auf das erste urkundliche Auftreten des Stalhofes, das auch verschieden angegeben wird[5], hinzuweisen, da sich an diesen Punkt für uns wichtige Folgerungen knüpfen.

Den anscheinend ersten Beleg bietet das – von Lappenberg[6] nach der auf der Hamburger Kommerzbibliothek befindlichen Handschrift gedruckte — Statutenbuch des Londoner Kontors. Das dort

---

in . . aula mercatorum Hanse Alemannie apud le Steyleyerd in Londinis . . Ferner Lappenberg II, Nr. 138.

[1] Koppmann, Hanserezesse Bd. VII, Nr. 592 (1423 April 20.), § 7.

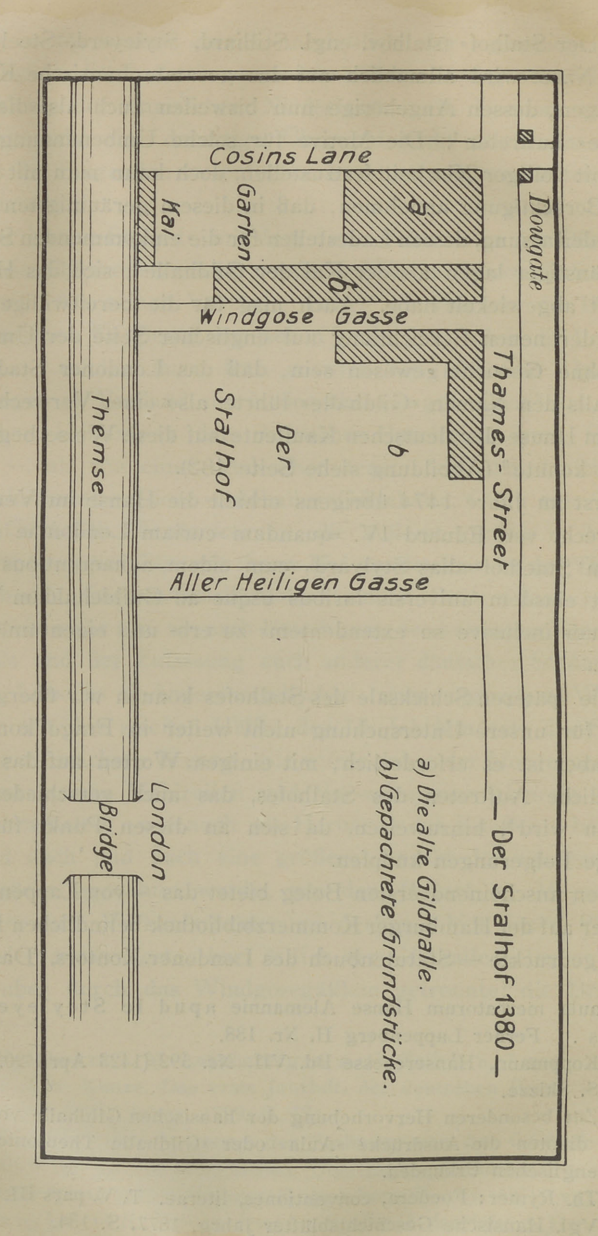
[2] S. Skizze.

[3] Zur besonderen Hervorhebung der hansischen Gildhalle vor dem Stalhof dienten die Ausdrücke »Aula« oder »Gildhalla Theutonicorum« in den englischen Urkunden.

[4] Th. Rymer: Foedera, conventiones, literae. T. V. pars III. S. 36.

[5] Vgl. Hansische Geschichtsblätter Jahrg. 1877, S. 134.

[6] A. a. O. II, Nr. 106.


Cosins Lane
Windgose Gasse
Aller Heiligen Gasse
Dowgate
Garten
Kai
a
b
b
Thames-Street
Der Stalhof
Themse
London
Bridge
— Der Stalhof 1380 —
a) Die alte Gildhalle.
b) Gepachtete Grundstücke.

im 48. Artikel[1] als erstmalige Erwähnung angegebene Jahr 1320 begegnet jedoch gewissem Mißtrauen. Zwar bietet die nach dem Wortlaut dieser Bestimmung in Wachs zu entrichtende Buße im Zusammenhang unserer Hofordnung[2] ein Kriterium für ein hohes Alter insofern, als der zeitlich nächste Artikel 22 vom Jahre 1388 schon eine Entrichtung der Strafe in Geld vorsieht[3]. Andererseits aber finden sich in der Hamburger Hs., einer Kopie der Satzungen des Stalhofes aus dem 16. Jahrhundert, eine derartige Menge von Ungenauigkeiten und Irrtümern, daß man ihren Angaben gegenüber zur Vorsicht gezwungen wird. Eine zweite Abschrift dieser Statuten, gleichfalls aus dem 16. Jahrhundert herrührend, deren Vorhandensein im Danziger Stadtarchiv 1896 bekannt wurde[4], konnte leider nicht zum Vergleich herangezogen werden, da die für uns in Betracht kommenden Partien der Kopie noch nicht durch Abdruck der Allgemeinheit zugänglich gemacht sind[5].

Trotz dem Versagen dieser Quellen sind wir in der Lage, das Erscheinen der Bezeichnung »Stalhof (steelyard)« schon im 14. Jahrhundert nachzuweisen. Allerdings nur mittelbar, durch das Auftreten der englischen beziehungsweise lateinischen Namensform. Es findet sich nämlich im dritten Bande des Calendarium Inquisitionum post mortem sive Escaetarium (Temporibus Regum

---

[1] Wortlaut daselbst: Van drecke up dem have. — Item int jaer 1300 unde 20 up den ersten dach in Februwarii do wart avereingedragen by dem olderman und gemenen kopman, up de tit to Lunden wesende, dat nemant up den stalhof schal stroh ofte mes [Mist] ofte ander fulnisse laten vorgaddert ofte liggen vor syn hus ofte boden over eyne nacht, up de bote van 1 ℔ wasses. Ok weret sake, dat emant enige fulnisse vor eynes anderen boden, hus oder kamer worpe, de schal dubbel bote geven, dat is to wetende 2 ℔ wasses. Und dat gelt darvan kamende schal gan to den carzen, de man holt in unser kerken.

[2] Im übrigen ist die Festsetzung von Bußen in Wachswerten viel später noch gebräuchlich, vgl. z. B. für den Ausgang des 14. Jahrhdts. H. v. Loesch, Die Kölner Zunfturkunden bis zum Jahre 1500 (Publikationen der Ges. für rheinische Geschichtskunde XXII, 1 u. 2). Bonn 1907. Bd. I, S. 153 (Amtsbrief der Schmiede von 1397).

[3] . . . de schall geven 100 sch. sterl.

[4] Vgl. Hans. Gbll. Jahrg. 1896, S. XIII.

[5] Dagegen gab die Danziger Hs. das Material zu Hans. UB. V, Nr. 101, 229, 234, 438, 443; VI, Nr. 1081; VIII, Nr. 154, 435, 534, 975.

Ric. II et Hen. IV)[1] zum achten Regierungsjahre König Richards II. — 1384 — unter Nr. 77 die Notiz: . . quedam terram et redditum apud Le Steelyerde in parochia Omnium Sanctorum[2]. Und in einer aus hansischen Kreisen stammenden Urkunde vom Jahre 1394[3] wird durch die Worte »in civitate Londonia in Anglia in Curia Calibis« der damals schon eingebürgerte Gebrauch dieser Benennung überzeugend erhärtet.

Leichter ist die Aufzählung von Belegen im folgenden Jahrhundert. Zwar die erste Hälfte desselben hat deren noch nicht viel zu bieten, wir vermögen nur drei Erwähnungen anzuführen[4]. Unter ihnen aber befindet sich, zum Jahre 1423, in der Stelle »de van dem stalhove« der erste urkundliche Nachweis der deutschen Benennung. Seit 1450 ist dann der Stalhof häufiger in den Quellen anzutreffen, und mit der Zeit des Utrechter Vertrages (1474) ist sein Name dort gang und gäbe[5].

* *
*

Überblicken wir jetzt die Reihe der Ansichten, die zur Deutung des Namens Stalhof vorgetragen worden sind, so können wir unschwer drei Gruppen im Streit der Meinungen unterscheiden. Bei dieser Zählung berücksichtigen wir indessen nur jene Erklärungen, die sich dank ihrer innerlich begründeten Überzeugungskraft einen größeren Kreis von Anhängern zu erwerben wußten. Einige andere, die gelegentlich zu kurzer Lebensdauer auftauchten[6],

---

[1] London 1821. S. 71.

[2] Vgl. Monasticon Anglicanum, a History of the Abbies and other Monasteries etc. in England and Wales. Bd. 5. London 1846. S. 99 (zum Jahre 1384).

[3] Hans. UB. V, Nr. 151.

[4] Koppmann, HR. VII, Nr. 592, § 7 (1423 April 20.); Hans. UB. VI, Nr. 614 (1426 März 12.); v. d. Ropp, HR. I, Nr. 169 (1433).

[5] Z. B. Hans. UB. VIII, Nr. 154 (1452), Nr. 975, 999 (1460); IX, Nr. 439, 531, 532, 548 (1468—69); Th. Rymer a. a. O. XI S. 793 (1474); Lappenberg II, Nr. 123—125 (1474), Nr. 127 (1475); Lübische Ratschronik von 1438—1482 z. J. 1476, Chron. d. deutschen Städte, Lübeck 5, S. 174.

[6] Vgl. Schiller-Lübben, Mittelniederdeutsches Wörterbuch, 4. Bd. Bremen 1879, S. 351 und 356, wo Stalhof von »Stadelhof« hergeleitet wird (s. auch F. Frensdorff a. a. O.). Stadelhof oder Sattelhof — beide Ausdrücke treten in dem Umkreis hansischer Aufzeichnungen wohl niemals auf — sind jedoch Entstellungen von »Salhof« (s. K. Lamprecht, Deut-

glaubten wir nicht in den Rahmen dieser Untersuchung aufnehmen zu dürfen, da sie den Charakter etymologischer Spielereien zu deutlich offenbaren.

Für unsere Ausführung ergibt sich demzufolge eine Zerlegung in drei Einzeluntersuchungen. Diese werden jedoch nicht des Zusammenhanges entbehren müssen, da Motivierungen der einen Gruppe zumeist auch für die anderen gelten. Und wenn im Interesse der Darstellung auf jedesmalige entsprechende Hinweise verzichtet wurde, so bleibt doch stets zu bedenken, daß die Beweiskette erst völlig geschlossen erscheinen kann, wenn man sich diesen ergänzenden Charakter gegenwärtig hält.

1.

Schon I. M. Lappenberg weist in seiner »Urkundlichen Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London« anläßlich des Versuches, den Namen des Kontors etymologisch zu erklären[1], darauf hin, daß »englische Altertumsforscher behaupten, dieser Platz (der Stalhof, steelyard) trage seinen Namen davon, daß auf ihm einst des Königs Wage (steelyard) gestanden habe, um das Gewicht der in London eingeführten oder zu verzollenden Waren festzustellen. Als das Tronage (d. h. die Abgabe für das Wägen des Bleies, Wachses, Pfeffers usw.) an die Stadt London vom Könige verliehen und die Wage verlegt worden sei, sei der alte Namen des steelyard dem Platze, wo sie früher gestanden, verblieben«.

Lange Zeit nur in England lebhaft befürwortet, fand diese Anschauung doch auch Anhänger bei uns. So liest man z. B. in dem Englischen Real-Lexikon von Clemens Klöpper[2] die Bemerkung: »Der Name steelyard ist wohl ursprünglich daraus zu erklären, daß in der Nähe der London-Bridge die große Wage der City von London stand, die unter dem Namen ‚the Steelyard' (Schnellwage) bekannt war«.

---

sches Wirtschaftsleben im M. A. I, 2, S. 754, Anm. 1). Daß dieses Wort auch aus sprachlichen Gründen nicht herangezogen werden kann, hat schon R. Pauli in den Hans. Gbll. Jahrg. 1877 (S. 131) betont. — Weitere Versuche von gleicher Unsicherheit werden englischerseits in Notes and Queries 10. Serie. Bd. VI. London 1906, S. 282 und 413 vorgeführt.

[1] I, S. 70.

[2] Bd. II, Leipzig 1899 unter »Stahlhof«.

Die volle Zustimmung hansischer Geschichtskenner hat diese Auffassung sich nie zu erringen vermocht. Ihre kritiklose Wiederholung von deutscher Seite ist auch nicht geeignet, dieses Urteil umzustoßen. Doch prüfen wir selbst. Und zwar, um die Motive der Entstehung kennen zu lernen, vorerst die Grundlagen dieser Deutung.

Es wird bald erweislich, daß vorwiegend sprachliche Momente hier den Ausschlag gaben. Das Neuenglische besitzt nämlich das Wort »steelyard« in zwei Bedeutungen: 1. die alte hansische Faktorei in London, 2. eine Schnell- oder Balkenwage. Auch das Wort »yard« hat einen Doppelsinn, insofern es zur Bezeichnung 1. einer Stange, eines Maßstabes (deutsch: Gerte), 2. eines Hofes (deutsch: Garten) dient.

Die erwähnten Altertumsforscher sehen nun, auf der verschiedenen Bedeutung der Homonyme allein ihre Ansicht aufbauend, die Erklärung steelyard = Wage als die erste an und stellen dazu die Etymologie auf: steel = Stahl; yard = Maßstab, Maßbalken; folglich steelyard = Wage mit Stahlbalken, Schnellwage. Daß diese steelyard dem Hofe, auf dem oder in dessen Nähe sie steht, als ein bedeutungsvolles Merkmal den Namen gibt, steht an und für sich nicht im Widerspruch mit den Bildungsgesetzen der Metonymie.

Wie aber sollen wir es uns bei dieser Theorie erklären, daß die Bezeichnung, die die Faktorei in London im Volksmunde geführt haben soll (stilliard), von den Hansen gerade in »Stalhof« verdeutscht wurde? Analog hätte man doch für dies »steelyard« (ursprüngliche Schreibung: »stilliard«) Namen wie »Zur Wage«, »Wiegehaus« (vgl. weighhouse), »Wiegehof« oder ähnliche wählen müssen.

Ganz unverständlich wird der Vorgang, wenn wir sehen, daß das oben erwähnte Privileg Heinrichs IV. (1399—1413) an die Stadt London, durch das ihr das Tronage und das Aufsichtsrecht über die Wagen verliehen wurde, aus dem Jahre 1399 stammt[1]. Wie wir hörten, soll im Anschluß daran die Wage bei London-Bridge von ihrem alten Platz verlegt worden sein, während

---

[1] Vgl. Letters and Papers foreign and domestic of the reign of Henry VIII. Vol. V, S. 104.

ihr Name dann auf ihren früheren Standort übertragen wurde. Nun erfuhren wir jedoch bereits, daß schon vor dem Jahre 1384 bzw. 1394 die Benennung »Stalhof« für das fragliche Grundstück sich erweisen läßt[1], also zu einer Zeit, da mit der Verlegung jener Schnellwage noch gar nicht zu rechnen war. Da jedoch das Aufkommen eines solchen Namens unter den deutschen Kaufleuten im Gegensatz zu der englischen Bezeichnung nur unter der Voraussetzung denkbar erscheint, daß die Wage der City (steelyard) damals auf dem Platze der Faktorei längst keine Rolle mehr spielte oder — hinsichtlich der Namengebung — überhaupt gespielt hat, wird man die Glaubwürdigkeit der britischen Archäologen eben in Zweifel ziehen müssen.

Und diese Zweifel werden zur Gewißheit, wenn wir des weiteren folgende Tatsachen hinzunehmen.

Im Jahre 1531 erneuert König Heinrich VIII. das Tronageprivileg Heinrichs IV. für die Stadt London durch eine Urkunde[2], in der eine eingehende Erläuterung der für das Tronage in Frage kommenden Wagen mit den Worten gegeben wird: »Also to have the keeping . . . of the great scales and balance, and of the Iron Beam, and of the beam of ‚le Hanzes Hangis', called the Stilliarde Beme . . .« In dieser Zusammensetzung kann doch »stilliarde« unmöglich den Begriff »Wage« bedeuten, sonst ständen wir einer unerklärlichen Häufung zweier Synonyme, einem sprachwidrigen Pleonasmus gegenüber. Vielmehr ist an dieser Stelle ganz offensichtlich der Eigenname »Stalhof« gemeint und somit ein durchschlagender Beweis beigebracht, daß »steelyard« als »Niederlassung der Hanse in London« der ursprüngliche Sinn ist.

Einen weiteren Beleg dafür, daß die Engländer »steelyard« in der Tat als eine entsprechende Wiedergabe des deutschen »Stalhof« ansahen und der Begriff »a kind of balance« der sekundäre ist, bietet dann die Bezeichnung des Gebäudekomplexes als Curia Calibis in der bereits angezogenen Urkunde[3] aus dem Jahre 1394 März 13., die ein Schuldbekenntnis des englischen Ritters Stephan Scroop und seiner vier Bürgen gegen zwei Kaufleute aus England

---

[1] S. S. 433 f.

[2] Letters and papers a. a. O.; vgl. N. and Q. a. a. O. S. 331.

[3] Vgl. S. 434.

und Deutschland als Gläubiger über eine im Londoner Stalhof rückzahlbare Summe von 312 Nobel darstellt. Curia Calibis = Hof des Stahles (sale of German steel) spricht in seiner Eindeutigkeit den britischen Archäologen ein klares Urteil[1].

In diesem Zusammenhang mag auch darauf verwiesen sein, daß in den englischen Diplomen der Stalhof nicht selten mit der Formel »the Stilehof (Stilhof, Stylehof, Stolehof usw.), alias le Stilliard (Styleyard, Stylyerd usw.)« bezeichnet wird[2]. Die auffällige Vorausstellung der deutschen Benennung, der die englische erläuternd, gleichsam als Übersetzung folgt, wird man nicht zu Unrecht als ein ferneres wichtiges Beweismittel für die Originalität des deutschen Namens ansprechen können.

Als letztes Argument gegen die antiquarische Theorie sei schließlich noch der Kopie eines Dokumentes aus der Kanzlei Eduards IV. (1461—83) gedacht, in der sich das Hansekontor abweichend vom sonstigen Gebrauch als »steelhouse« gekennzeichnet findet[3]. Damit, daß »house« hier als Synonym zu »yard« in der Bedeutung 2. = »Hof« verwandt ist, ist der Hypothese der englischen Altertumsforscher endgültig jede Daseinsberechtigung genommen.

Sollten nun aber zwischen diesen beiden »steelyard« keinerlei Beziehungen bestehen? Deren Vorhandensein geben wir unbedingt zu. Nur stellen wir uns den Entwicklungsgang und das gegenseitige Verhältnis der beiden Homonyme als der eben kritisierten Anschauung geradezu entgegengesetzt vor.

Von jener Wage, die in der Nähe des Steelyard (Stalhof), also an besonders markantem Orte benutzt wurde, der »Stilliard-Beme«, und die sich vielleicht durch irgendwelche technische Vollkommenheiten vor den in London damals gebräuchlichen auszeichnete, wurde der Name auf diesen Typus übertragen. Im sermo cotidianus ließ man dann das Begriffswort »beame« bald fort, und es blieb allein der Eigenname »Stilliard (Steelyard)« als Benennung einer besonderen kind of balance.

---

[1] Vgl. S. 434, Anm. 2.

[2] Lappenberg a. a. O. II, Nr. 123—125, 127, 164, 173, 176.

[3] Vgl. John Stow, A survey of London, written in the year 1598. A new edition by William J. Thoms. London 1876, S. 88.

Derartige Vorgänge sind im Sprachleben ja durchaus nicht selten. Ein prägnantes Beispiel aus dem Französischen sei zum Vergleich hierhergesetzt: Mietskutschen zu halten, wurde in Paris im Jahre 1650 einem gewissen Sauvage durch Erteilung eines Privilegs gestattet. Das in der rue St. Antoine gelegene Haus, wo sie zuerst zu haben waren, trug ein Bild des heiligen Fiacrius; infolgedessen nannte man die Mietswagen selbst »chaise de Fiacre«, später abgekürzt »Fiacre«[1]. Und wie diese französische Bezeichnung einer bestimmten Art von Beförderungsmitteln sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat, hat auch das englische »steelyard«[2] im Sinne von Schnellwage sich gleich langlebig gezeigt.

Was schließlich noch die im Anfange behandelte Worterklärung »steelyard« = Stahlmaß, Schnell- oder Balkenwage anlangt, so haben wir in dieser eine in vollem Einklang mit den Regeln gebildete Volksetymologie vor uns insofern, als spätere Generationen, die von dem richtigen Zusammenhang zwischen Stalhof (steelyard) und Wage (steelyard) keine Kenntnis mehr hatten, dem Worte »steelyard« eine der historischen Wahrheit zwar nicht entsprechende, aber ihr Verständnis befriedigende Deutung gaben.

2.

Auf ganz anderes Gebiet führt uns der nächste Lösungsversuch des Problems.

Der erste Beleg für diese zweite Erklärung des Namens dürfte in einem Schreiben des hansischen Syndikus Heinrich Sudermann aus Köln vom Jahre 1586 zu erblicken sein[3], in dem sich die Bemerkung findet: ». . . als der Brakerfelder[4] und andere deutsche Stahl, welcher allwege durch die Hansischen frei eingebracht, daher auch das Londonsche Residenz-Haus und Contor den Namen, daß es der Stahlhof geheißen, gewonnen und noch traget.« Ihm gesellt sich einige Jahrzehnte später ein britischer Gewährsmann bei in Johannes Minschaeus, der in seinem »Ductor in linguas«

---

[1] F. Seiler, Die Entwicklung der deutschen Kultur im Spiegel des deutschen Lehnwortes. Bd. III, Teil 1. Halle a. S. 1910. S. 183.

[2] Im Provinzenglisch: stillur, stullurs, stuliards; vgl. Notes and Queries 10. Serie. VI. Bd., S. 331.

[3] Vgl. Ennen in Hans. Gbll. Jahrg. 1876, S. 23, Anm. 1.

[4] Das heutige Alten-Breckerfeld (Kreis Hagen i. W.).

(Londini 1617) bei dem Lemma »Stilliard« die Deutung gibt: »Stilliard is a place in London, where the fraternitie of the Easterling Merchants, otherwise the Merchants of the Haunse and Almaine are wont to have their abode. It is so called of a broad Yard or Court, wherein steel was much sold, upon which that house is now founded«.

Das Metall Stahl wird also von ihnen in dem ersten Bestandteil der Bezeichnung des hansischen Kontors wiedererkannt. Wie die Verbindung zwischen dem Erz und der Faktorei herzustellen sei, darüber sind allerdings die Ansichten geteilt. Während die einen behaupten, daß jener Name dem Platze infolge dort stattgehabten großen Stahlumsatzes schon vor der Errichtung der hansischen Niederlassung zu eigen gewesen sei, vertreten andere die Meinung, daß Stahl der ursprüngliche Hauptgegenstand des Warenaustausches zwischen den Hansen und den englischen Kaufleuten gewesen. Jedenfalls ist diese Auslegung — Stalhof vom Metall Stahl — die am weitesten verbreitete, zumal sie im Deutschen wie im Englischen durch die jetzt gebräuchliche Schreibweise des Kontornamens als »Stahlhof« beziehungsweise »Steelyard« dauernd und nachdrücklich unterstützt wird.

Ob mit Recht, ist noch eine offene Frage, wie schon ein kurzer Exkurs auf orthographisches Gebiet erweist. Wir finden in den Quellen, das muß ausdrücklich betont werden, als deutsche Form nur »stalhov (-have, -hof, -hoff usw.)«. In diesem »stāl« eine Kontraktion aus »stahel« zu sehen, müssen wir ablehnen. Nicht — was aber immerhin mit ins Gewicht fällt — weil in den mittelhochdeutschen Wortkompositionen ziemlich selten »stahel« zu »stāl« zusammengezogen wird (vgl. stahelbîze, stahelbleich, stahelherte, stahelhuot, stahelschall usf.), sondern weil die englische Wiedergabe der ersten Worthälfte durch »still«, »stil«, «stel«, »stull«[1]

[1] Vgl. Lappenberg II, Nr. 127, 140, 154, 157, 159, 161—64, 166 bis 68 usf. Noch 1691 erscheint die Form »Still-Yard« (Lappenberg II, Nr. 179). Dieser Fülle weit späterer Belege gegenüber muß die S. 433 angeführte Schreibung »Le Steelyerde« als Ausnahme bezeichnet werden. Ob bei ihr der Gedanke an die in viel neuerer Zeit erst aufkommende Etymologie von steel schon rege war, ist kaum zu entscheiden, zumal noch nicht nachgewiesen ist, daß die vorliegende Niederschrift des Calend. Inquis. die ursprüngliche darstellt.

unbedingt deren Kürze im Deutschen klarlegt. Ebensowenig vermögen wir zwischen dem neuenglischen »steel« (angs. »stēl«; goth. »stahla«), dessen Stammvokal unverkennbar lang ist, und »stilliard«, »stillyard«, stelyard«[1], »domus Stilliardana« (Provinzengl.: »stillur«, »stullurs«, »stuliards«) eine Verwandtschaft zu entdecken. Wir können uns hier mit diesen Andeutungen begnügen, da Begründung und Lösung des Zwiespaltes der Verlauf unserer Besprechung bringt. Jedenfalls erhellt aus dem Gesagten, daß schon von sprachlicher Seite der Ableitung des Stalhofes von Stahl eine gewisse Schwierigkeit entgegensteht, die sich nicht kurzerhand mit dem Hinweise auf die bekannte Willkür bei Schreibung mittelalterlicher Eigennamen aus dem Wege räumen läßt.

Andererseits scheint aber gerade in derselben Hinsicht (sprachlich) diese Auslegung eine wohl zu beachtende Stütze zu besitzen. Wir denken da an die oben erwähnte Wiedergabe des Namens Stalhof durch »Curia Calibis«, der wir hier noch einige Worte hinzufügen müssen.

Es war bereits angedeutet worden, daß der Fundort dieses Ausdruckes — und er dürfte die einzige Beweisstelle bleiben — die littera obligatoria, der Solawechsel des englischen miles Stephan Scroop ist, den jener unter Zuziehung von vier seiner Landsleute als Bürgen dem Kaufmann Johannes Trepeland in Jork und dem mercator Almanicus Gottschalc van dem Bruke in Danzig über ein in dieser letzten Stadt erhaltenes Darlehen am 13. März 1394 ausstellen ließ. Der Vollziehungsort der Urkunde ist gleichfalls Danzig, in dessen Stadtarchiv das Original jetzt auch noch aufbewahrt wird. Hatten wir nun an früherer Stelle aus der Beteiligung der sechs Engländer an diesem Geschäftsdokument den Schluß gezogen, daß die ursprüngliche Bedeutung von »Stilliard« nicht »Wage« gewesen sein könne, da sonst sein Ersatz durch »Curia Calibis« von den britischen Kaufleuten, die durch Anhängen ihrer Siegel das Einverständnis mit dem Inhalt des Schriftstückes bekundeten[2], hätte beanstandet werden müssen, so wollen wir damit nicht behaupten, daß die Urkunde auch von eng-

---

[1] Das erste Auftreten des jetzt üblichen steelyard ist in die zweite Hälfte des 16. Jahrhunderts zu verlegen (Lappbg. II, Nr. 155, 165).

[2] In hujus rei testimonium nos omnes antedicti sigilla nostra propria scientes presentibus duximus appendenda.

lischer Seite ausgefertigt sein müßte. Im Gegenteil, es sprechen manche Anzeichen dafür, daß ein preußischer Verfasser in Betracht kommt. Erinnern wir uns in erster Reihe der — oben (S. 438 und 439) behandelten — in jenen Tagen üblichen Bezeichnungsarten des Londoner Kontors in britischen Urkunden, staatlicher wie privater Herkunft. Nehmen wir hinzu, daß der Name »Stalhof« für den von den Londoner Hansen gepachteten Verkaufsplatz damals, noch verhältnismäßig jung, kaum weiteren Bekanntseins sich rühmen konnte [1], also auch dem Danziger »Stuhlschreiber« schwerlich vordem zu Ohren gekommen war. Und vergessen wir endlich nicht, daß bei einem preußischen Klerk Unkenntnis des im westlichen Teile des niederdeutschen Sprachgebiets heimischen terminus »stalhov« vorausgesetzt werden kann. So ergibt sich eine annehmbare Basis für das Verständnis dieser Latinisierung.

Letzten Endes aber ist es doch gar nicht unbedingt nötig, zu erforschen, ob diese einmal auftretende Wiedergabe des Faktoreinamens durch Curia Calibis auf einen deutschen oder englischen Autor zurückzuführen ist. In beiden Fällen würde Volksetymologie vorliegen. Um einseitiger Überschätzung dieses sprachlichen Momentes im Zusammenhange unserer Streitfrage möglichst vorzubeugen, wollen wir nicht den Hinweis unterdrücken, daß volkstümliche Namensdeutungen durchaus nicht selten anzutreffen sind. Ein Musterbeispiel — das den Vorzug hat, durch sehr große Ähnlichkeit mit dem vorliegenden sich auszuzeichnen — ist dafür die komische, aber urkundlich nachweisbare Metamorphose, die der Familienname »Bley« durchzumachen hatte. Der Blei (die Bleihe) ist ein Fisch, und an der Nordsee führen viele Leute nach ihm ihren Personennamen. Einer von dessen Trägern übersetzte ihn nun ebenso vornehm wie ungenau in »plumbum (vgl. »Stal«—»Stahl«—»calybs« und »stalhov«—»stillyard«—»steelyard«). Die gewünschte Verfeinerung aber kehrte sich, dem Besitzer recht unerwartet, in ihr Gegenteil, als seine niederdeutschen Landsleute daraus das ihnen verständlichere »Plumboom« machten, das etwas später als »Pflaumbaum« ins Hochdeutsche übertragen wurde [2].

---

[1] Die Zusammenfassung des gesamten Londoner Kontors unter dieser Bezeichnung gehört späterer Zeit an; s. S. 434.

[2] Vgl. A. Bähnisch, Die deutschen Personennamen. Leipzig 1910, S. 106.

Selbstverständlich ist bei Ortsnamen diese Erscheinung nicht weniger häufig. Welcher etymologisch nicht sehr bewanderte Beurteiler könnte z. B. dem Namen der einstigen Obergrafschaft Katzenellenbogen (in der heutigen hessischen Provinz Starkenburg) seine Herkunft von »Cattorum Melibocus« ansehen?[1].

Schon hiernach — ganz abgesehen von dem Folgenden — muß es ziemlich gewagt genannt werden, wollte man der Übertragung »Curia Calibis«, woher sie auch immer stamme, eine ausschlaggebende Stellung in unserer Kontroverse zuweisen.

Ungleich wichtiger jedenfalls als die sprachliche Seite dieser Anschauung ist deren materielle Grundlage. Und nur durch ein völlig befriedigendes Resultat bei deren Prüfung könnte die Wahrscheinlichkeit der Theorie erwiesen werden.

Zunächst[2] gilt es denn da zu entscheiden, wie es um die Auslegung des Johannes Minschaeus (s. S. 439) steht: »Stilliard is a place in London, where the fraternitie of the Haunse and Almaine are wont to have their abode. It is so called of a broad Yard or Court, wherein steel was much sold, upon which that house is now founded«. Sollen wir diesen Worten entnehmen, daß ein lebhafter Stahlhandel an jener Stelle schon vor hansischer Zeit stattgefunden habe? Wir gehen auf die Möglichkeit eines solchen vom wirtschaftsgeschichtlichen Standpunkte hier nicht ein, da später diese Frage eingehend erörtert wird. Im übrigen scheinen uns drei Ausdrücke dieser Erklärung deutlich zu zeigen, daß wir es wieder mit einer freien Rekonstruktion ihres Verfassers, nicht mit einem aus Quellen geschöpften Ergebnis zu tun haben. Das sind die Worte »are wont«, »their abode« und »that house«. Minschaeus hat füglich nur das Hauptwohngebäude, die Gildhalle, im Auge, die mit ihrer massigen Front nach der Thames-Street ihrer Bestimmung gemäß natürlich als Repräsentantin der Niederlassung und ihm als eigentliche Trägerin des Namens erschien, anderenfalls er doch statt »that house« Ausdrücke wie »etablishement«, »settlement«, »factory«,

---

[1] Vgl. H. Benz, Volkstümliche Etymologie über Ortsnamen in Schlesische Zeitung 1911, Nr. 373.

[2] Die S. 439 beigebrachte Erklärung des Syndikus H. Sudermann, auf die als nicht zeitgenössisches Urteil ja kein größeres Gewicht zu legen ist, wird durch die folgenden handelsgeschichtlichen Feststellungen korrigiert.

»messuage«, »location« vielleicht auch »colony« gewählt hätte. Seine Deutung gilt somit dem Grundstück schräg gegenüber dem Dowgate (s. Skizze S. 432), auf dem die Gildhalle stand. Daß dies aber für die Namengebung nicht in Frage kommt, haben wir einleitend auseinandergesetzt. Der eigentliche Stalhof ist vielmehr der hinter den Häusern ostwärts von Windgose-Lane gelegene Platz, auf dem in des Minschaeus Tagen sich ein Gewirr von Lagerschuppen, Speichern, Magazinen und Wohnhäusern befand[1]. Man könnte jedoch in dieser Interpretation von »that house« vielleicht eine zu weitgehende Kritik erblicken und der Ansicht sein, daß der Ausdruck sich doch wohl auf das gesamte Kontor beziehe. Dieser Meinung wollen wir mit der ausdrücklichen Feststellung Rechnung tragen, daß sich nirgends in Akten, Urkunden oder Chroniken in bezug auf diesen Platz eine weitere Andeutung finden ließ, die auf einen nennenswerten Stahlhandel (wherein steel was much sold) in der Nähe oder auf dem Gelände des späteren Stalhofes zu schließen berechtigt, weder vor noch in hansischer Zeit.

Nun, der »Ductor in linguas«, in dem wir diese Behauptung fanden, ist ein sprachvergleichendes Wörterbuch, und man wird von dessen Autor schließlich nicht eine sorgsame Nachprüfung auch der behandelten Realien erwarten können. Er darf sich mit dem Landläufigen begnügen und solche Aufgaben dem Historiker überlassen. Zufällig besitzen wir nun eine nur zwei Jahrzehnte früher verfaßte, auf geschichtlicher Grundlage ruhende »Ansicht von London« — sozusagen ein mittelalterlicher Baedeker — in John Stows Buch »A survey of London, written in the year 1598«. Und da will es uns bedeutsam dünken, daß in diesem die von Minschaeus beigebrachte Erklärung keinen Raum gefunden hat, obwohl eine derartige Gedankenverbindung dem Verfasser nicht entgangen sein dürfte, da er eigens als im Stalhof häufige Stapelware aufzählt: »as well wheat, rye, and other grain, as cables, ropes, masts, pitch, tar, flax, hemp, linnen cloth, wainscots, wax, s t e e l, and other profitable merchandises«[2]. Da Stow im Anschluß an diese Stelle sich

---

[1] Lappenberg a. a. O. II, Nr. 138: . . . pro illis domibus, shopis et mansionibus infra locum, vocatum le Styleyerd . . (1483 Febr. 18.); II, Nr. 127: . . . a certeyn place . . called the Stilehof . . with divers houses therto adioyning . . (1475 März 23.).

[2] A. a. O. S. 87.

noch eingehend über die Geschichte der Faktorei äußert, wie er sich überhaupt stets einer sehr genauen Darstellung befleißigt, können wir wohl das Fehlen der im »Ductor in linguas« zitierten Etymologie bei ihm als ein weiteres Argument für die Berechtigung unseres Zweifels an der Richtigkeit der Worterklärung des Minschaeus ansprechen. —

Die anderen Anhänger dieser Gruppe haben, wie schon angedeutet, einen Zusammenhang zwischen dem Stalhof und dem Metall Stahl gefunden, indem sie dies als den ursprünglichen Hauptgegenstand des Warenaustausches zwischen England und den Hansen angesehen wissen wollen.

Treten wir an die Betrachtung der materiellen Unterlage dieser Annahme heran, so drängt sich in erster Linie wohl der Gedanke auf, ob nicht aus unserer Kenntnis der Entwicklungsstufe des Bergbaues im England und Deutschland[1] des 14. Jahrhunderts von vornherein Folgerungen von der Stahlproduktion in jenen beiden Ländern auf die daraus resultierende Ausführungsmöglichkeit resp. Nachfrage zu ziehen wären. Auf diese Weise zu einem Ergebnis kommen zu wollen, muß aber ohne weiteres als aussichtslos bezeichnet werden, da die einschlägigen Quellen im allgemeinen viel zu spärlich und überdies örtlich zu beschränkt sind, um ein einigermaßen den Tatsachen entsprechendes Bild zu geben. Es nützt uns wenig, zu erfahren, daß im Westfälischen wie im Lüttichschen schon seit dem Jahre 1000 die Eisengewinnung blühte oder daß Hessen-Nassau durch den Reichtum seiner Bodenschätze und die hohe Entwicklung seiner Metallverarbeitung und Schmiedekunst früh berühmt war[2], solange genaue und über eine Reihe von Jahren sich erstreckende Angaben bezüglich der Menge der Rohprodukte und der Art ihrer Verwendung nicht beizubringen

---

[1] Andere Produktionsländer noch heranzuziehen, wie es — angesichts des Umstandes, daß der Handel der hansischen Kaufleute weniger auf breiter Ausfuhr von Überschüssen des deutschen Hinterlandes, als auf Zwischenhandel beruhte (vgl. R. Kötzschke, Deutsche Wirtschaftsgeschichte bis zum 17. Jahrhundert. Leipzig u. Berlin 1907. S. 122) — vielleicht geboten erscheint, dürfte gerade für diesen Artikel nicht in Frage kommen.

[2] Vgl. auch Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte III, 2 Leipzig 1901. S. 142 ff.

sind. Von England ist bekannt, daß es damals schon an Zinn[1], Kupfer und Blei solchen Überfluß hatte, daß ein nicht zu unterschätzender Export dieser Erze stattfand. Dagegen hören wir hier in den Quellen wiederum nichts von einem Bergbau auf Eisen, dessen Vorhandensein jedoch zweifellos anzunehmen ist[2].

Um einen zuverlässigen Überblick über den Stahlumsatz[3] der Hansen in England in jenen Tagen zu gewinnen, sind wir lediglich auf kommerzielle Aufzeichnungen angewiesen. Hier stehen uns jedoch mehrere Wege offen. Vor allem sind wir in der Lage, uns über die verschiedenen Gattungen der von den fremden Kaufleuten nach England gebrachten und von dort geholten Waren aus den überlieferten Ein- und Ausfuhrlisten britischer Küstenstädte ein Urteil zu bilden[4]. Diese Zollregister sind höchstwahrscheinlich nicht in jeder Hinsicht vollständig[5], sie geben auch nur über einen Zeitraum von wenigen Jahren brauchbare Auskunft. Da es aber nicht unsere Absicht ist, ein ziffernmäßig genaues Bild der Handelsbewegung zu geben, wir vielmehr nur aus den Tabellen die einzelnen Handelszweige kennen zu lernen wünschen, erfüllen sie, in Verbindung mit anderen uns zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln, den angestrebten Zweck.

Wir hatten nun eingangs die Existenz des »Stalhofes« schon im letzten Drittel des 14. Jahrhunderts urkundlich belegt. Dementsprechend werden wir einmal alles zu verwerten haben, was wir vor dieser Zeit an geeigneten handelsstatistischen Daten ermitteln, und weiter Angaben aus dem Beginn des 15. Jahrhunderts heranziehen müssen.

---

[1] Deutschland deckte z. B. bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts seinen gesamten Bedarf an diesem Metall aus England, vgl. v. Inama-Sternegg a. a. O. III, 2 S. 142.

[2] Die nach den Quellenberichten sehr geringe Einfuhr dieses Rohmetalls macht wahrscheinlich, daß die Nachfrage nach Eisen im wesentlichen durch heimischen Bergbau ihre Erledigung fand.

[3] Nur um diesen, nicht etwa auch um Eisen (Osemund) kann es sich handeln, das von den Hansen durch Benennung und Bewertung ausdrücklich vom Stahl unterschieden wird, z. B. Hans. UB. III, Nr. 396; IV, Nr. 82, 1 u. 965, 1.

[4] Vgl. K. Kunze, Hanseakten aus England 1275—1412 (Hansische Geschichtsquellen VI). Halle a. S. 1891, S. XLV.

[5] S. Hans. Gbll. Jahrg. 1889, S. 134.

Ziemlich genau läßt sich da beispielsweise für den Zeitraum von Michaelis 1308 bis ebendahin 1309 die Einfuhr der deutschen Kaufleute nach London übersehen[1]. Wir finden hier an Importartikeln: Pelzwaren (Grau- und Rotwerk), Fische (Stör und Hering), Erzeugnisse des Schmiedehandwerks (Schwerter und Eisenkappen), Holz, Fettwaren, Kupfer, Wachs u. a. m. Der Export dagegen erstreckt sich vor allem auf Wolle, Rohtuche, Wollfelle und Häute, über welche Artikel wegen ihrer überragenden Bedeutung für den britischen Handel besondere Listen geführt werden. Mit weitem Abstand hinsichtlich Menge und Wert folgen einige Produkte der englischen Landwirtschaft (Butter, Käse, Honig, auch etwas Getreide), Salz und Bausteine sowie Pfeffer und Pech. Von einer vorwiegenden Ein- oder Ausfuhr von Stahl hören wir nichts.

Nun ist von dem überaus wichtigen Weinhandel in dieser Übersicht allerdings auch kein zahlenmäßiger Niederschlag anzutreffen, da wahrscheinlich schon damals für diesen eine eigene Buchführung üblich war, wie sie für die Zeit von Michaelis 1500 ab so vorzüglich erhalten ist[2]. Es wäre aber vorschnell, daraus ein ähnliches Verhältnis beim Stahl zu folgern. Denn während wir wohl wissen, daß die Zollmaßnahmen der englischen Könige (s. unten) sich den Weinimport ausgiebig zunutze zu machen verstanden (vgl. Purveyance, Prise, Butlerage), wird analoges bei der Stahlein- oder -ausfuhr durch keine Quelle vermeldet.

Notizen, die wir über dieses Metall im Handel erhalten, treten überhaupt nur beiläufig auf. So wird in den Akten einer Gerichtsverhandlung vom Jahre 1291 Oktober 13. erwähnt[3], daß dem königlichen Falkner Thomas de Haunyle zu Lynn »de quolibet tonello asceri«[4] jeder einkommenden Schiffsladung eine Abgabe von 4 d. zustände. 1311 Juli 20. befiehlt König Eduard II. (1307 bis 1327), Kölner Kaufleuten irrtümlich arrestierte 150 Faß Stahl (aceri) freizugeben[5]. 1314 Sept. 24. erfahren wir, daß die Ladung

---

[1] Kunze a. a. O. S. 336 ff.

[2] Hubert Hall, A History of the Custom-Revenue in England. Vol. II. London 1885, S. 231.

[3] Kunze a. a. O. S. 15.

[4] Stahl wird hier in Verbindung mit ungefähr 40 anderen Handelsartikeln aufgezählt.

[5] Hans. UB. II, Nr. 196.

einiger an der englischen Küste gekaperter Fahrzeuge aus »ferro, calibe, cupro, minuto vero, cera ac aliis diversis bonis« bestanden habe[1]. Weiter bittet 1320 Febr. 22. Soest die Stadt Southampton um Auslieferung von 34 Faß Stahl und Eisen, die der Wittwe eines Soester Bürgers angehalten worden sind[2]. Von »duobus barellis asceris«, die dem Hildebrand Sudermann in London aufgehalten wurden, hören wir gelegentlich in einer Urkunde von 1354 April 8.[3]. Um einen größeren Posten, nämlich »80 fes et 10 garbes«, im Werte von 12 lb. 15 s. 2 d., handelt es sich in dem Protokoll einer Schuldklage des Kaufmannes Heinrich von Broke gegen den Schmied Johannes Waver in London vom Jahre 1367 Juni 25.[4]. Ferner ist von »unum parvum barellum calibis« in einem Erlaß Heinrichs IV. von 1407 Febr. 11. aus Westminster die Rede[5].

Diese Reihe vereinzelter Nachrichten über Stahl als Rohmaterial, die sich kaum nennenswert erweitern lassen wird, trägt durch Angabe recht wenig — im Verhältnis zur übrigen Einfuhr[6] — bedeutender Mengen und Werte an ihrem Teile dazu bei, die Annahme einer untergeordneten Stellung dieses Handelsobjektes im damaligen deutsch-englischen Warenverkehr zu bestärken.

Wir werfen nunmehr einen Blick auf die allgemeine Tendenz der gleichzeitigen britischen Zollpolitik, in der Absicht, vielleicht dort näheres über calibs oder ascerum zu erfahren. Um dem auf diese Weise zu erhaltenden Resultat den nötigen Nachdruck zu verleihen, sei darauf hingewiesen, daß man einem derartigen Beweisfaktor bei dem handelsgeschichtlichen Gepräge unserer Frage eine entscheidende Rolle zugestehen muß.

Für den uns interessierenden Zeitraum ergibt sich folgende Sachlage[7]: Zur Erhöhung der Einkünfte der Krone ist von altersher für den Export von Wolle, Wollfellen und Häuten (leather)

---

[1] Kunze a. a. O. S. 49.
[2] Hans. UB. II, Nr. 353.
[3] Kunze a. a. O. S. 127.
[4] A. a. O. S. 137.
[5] A. a. O. S. 196, 276.
[6] A. a. O. Tabellen S. 335 ff.
[7] Kunze. a. O. S. XXXV ff.

eine Abgabe zu entrichten, die seit der Regierung Eduards I. (1272 bis 1307) nach einem unter Beistimmung des Parlamentes im Jahre 1275 festgesetzten Tarif (für einen Sack Wolle oder 300 Wollfelle 0,50 Mk. oder 80 d., für eine Last Häute 1,00 Mk.), der sogenannten »antiqua custuma«, erhoben wird. Ferner hat der König an dem eingeführten Wein das Recht der »Prise«, d. h. von jedem Schiff mit einer Ladung bis 20 Faß steht ihm ein, bei größerer Anzahl zwei Fässer zu.

Eine Neugestaltung dieser Gebührenordnung bringt das Jahr 1303, in dem als Äquivalent für die Verleihung der bedeutenden Handelsprivilegien an die fremden Kaufleute durch die carta mercatoria folgende Abgabensätze bei Ein- beziehungsweise Ausfuhr als Zuschlag zu der antiqua custuma festgelegt werden:

Anzahl	Maß	Artikel	Zoll in		
			M od.	S od.	D
1	Sack	Wolle	0,25	—	= 40
300	Stück	Wollfelle	0,25	—	= 40
1	Last	Häute	0,50	—	= 80
1	Stück	ganzgefärbtes Tuch	—	2,—	= 24
1	»	halbgefärbtes Tuch	—	1,5	= 18
1	»	ungefärbtes Tuch	—	1,—	= 12
1	Quintal	Wachs	—	1,—	= 12
1	lb. £	des Wertes aller sonstigen Waren	—	0,25	= 3

Außerdem wird die Prise auf Wein in einen Zoll von 2 s. auf jedes Faß umgewandelt.

Eine 1347 unter Eduard III. (1327—77) vorgenommene Änderung des Tarifes bezieht sich lediglich auf Tuch und bezweckt, dem Wandel in den Verhältnissen der englischen Textilindustrie Rechnung tragend, nur eine Begünstigung des einheimischen Kaufmannes vor dem Ausländer[1].

Hiermit wäre das Wesentliche über diesen Punkt gesagt. Und was folgt für unsere Untersuchung daraus als unbestreitbares Ergebnis? Daß sich unter den wichtigeren Handelsartikeln der für uns in Frage stehenden Epoche Stahl unbedingt nicht befunden hat, da dies Metall andernfalls als erwünschte Steuerquelle bei dem Zielbewußtsein der britischen Finanzwirtschaft einerseits und dem

[1] Vgl. Kunze a. a. O. S. XXXVII ff.

ständigen, durch Kriegsausgaben hervorgerufenen Geldmangel der Herrscher auf der anderen Seite einer angemessenen Zollbelastung unmöglich entgangen wäre. Ein Resultat also, das mit den oben aus den Ein- und Ausfuhrtabellen gezogenen Schlüssen in vollem Einklang steht.

Wir wenden uns jetzt den deutschen Quellen zu. Leider läßt sich hier bei dem Mangel einer einheitlichen, geschlossenen Auslands- oder Grenzzollpolitik von Reichswegen den englischen Maßnahmen nichts gleichwertiges gegenüberstellen. So sehen wir uns auf lokale Aufzeichnungen beschränkt, deren Reichhaltigkeit indessen einigermaßen für die anderen Verluste entschädigt.

Für unsere Nachprüfung kommt vorwiegend die Stadt Köln in Betracht. War sie doch infolge ihrer günstigen Lage im westdeutschen Handelsgebiet im allgemeinen, wie besonders zu den Gebieten des Eisenbergbaues der gegebene Stapelplatz für Stahl. Daß sie zudem, entsprechend ihrer früh erlangten Bedeutung unter den deutschen Gemeinwesen und der von den geographischen Verhältnissen ihr zugewiesenen Rolle als Grenzscheide zwischen Fluß- und Seeschiffahrt[1], der älteste und wichtigste Ausfuhrhafen für den Export nach England war, ist schon berührt worden.

Die erste Erwähnung von Kölner Stahl[2] bietet wohl die Urkunde über einen 1279 Aug. 28. von Erzbischof Siegfried von Köln mit drei benachbarten Landesherren auf einige Jahre vereinbarten Landfrieden[3]. Hier wird den Händlern mit Wein, Salz, Stahl und anderen Waren die Fahrt auf dem Rhein und der Besuch der Straßen innerhalb jener Territorien zu gleichen Bedingungen gestattet. Ein gleichfalls aus dem letzten Drittel des 13. Jahrhunderts stammendes Brügger Warenverzeichnis[4], das

---

[1] Vgl. E. Gothein, Über die Organisation der Kölner Rheinschiffahrt u. die Geschichte des Kölner Stapels (Westdeutsche ZS. für Geschichte u. Kunst XIV, 1895).

[2] Fer de Colloigne findet sich dagegen schon in einem Metzer Zolltarif vom Jahre 1227, vgl. Jahrbuch der Ges. für Lothringische Gesch. u. Altertumskunde 15 (1903), S. 18.

[3] Hans UB. I, Nr. 841.

[4] Mitgeteilt im Hans. UB. III, S. 419, Anm. 1 (Cest li roiaume et les terres, desquex les marchandises viennent a Bruges et en la terre de Flandres. cest asavoir les choses qui ensivent ci apres . . . . Du

über die Herkunft der auf diesen Markt gebrachten Produkte wertvollen Aufschluß gibt, dürfte mit dem dort genannten »acier du royaume d'Alemaingne« auch auf kölnischen Stahl zielen.

Um die Mitte des nächsten Jahrhunderts finden wir dies Metall dann — immer in Verbindung mit vielen anderen Artikeln — schon in verschiedenen Zolltarifen. So in dem von der Stadt Kampen für die Westfalen, Kölner und Niederrheinländer erlassenen von 1340[1], in dem für die Kölner aufgestellten der Stadt Jülich aus dem Jahre 1343[2], im Rheinzollverzeichnis Kölns selbst (1350—60?)[3] sowie im Utrechter Zolltarif für die Kaufleute des römischen Reiches von 1389 Sept. 3.[4]. Ferner lassen die »Ordnung der Kölner Messe« vom März 1360[5] und die »Ordinancie von der Stahl- und Eisenwage« (1370)[6] das Vorhandensein des Stahls auf dem Markt dieser Stadt genugsam erkennen.

So wichtig diese Mitteilungen sind, geben sie doch für eine Schätzung der Höhe des Stahlumsatzes noch keinerlei Anhalt.

Auch vorhandene Nachrichten über das Kölner Metallgewerbe fördern uns nicht wesentlich. Es ist selbstverständlich, daß in der wohl volkreichsten[7] Handels- und Industriestadt des damaligen Deutschlands auch das mit der Eisenverarbeitung sich beschäftigende Handwerk zahlreich vertreten und in verschiedene Sonderberufe (Sarwörter, Schildmacher, Schwertfeger, Speermacher usw.) gegliedert war[8]. Die Nähe der Bergbaugebiete macht auch eine

---

royaume d'Alemaingne vient vins Rinois, pois, cendre, marrien, blef, fer et acier).

[1] Hans. UB. II, Nr. 668.

[2] Hans. UB. III, Nr. 654.

[3] A. a. O. III, Nr. 545.

[4] Hans. UB. IV, Nr. 980, 1.

[5] W. Stein, Akten zur Gesch. der Verf. u. Verw. der Stadt Köln im 14. u. 15. Jahrh. (Publik. d. Ges. für rhein. Geschichtskunde X, 1 u. 2). Bonn 1895. Bd. II, S. 32.

[6] Stein a. a. O. II, S. 51.

[7] Vgl. v. Inama-Sternegg a. a. O. III, 1, S. 24, Anm. 6.

[8] S. R. Hoeniger, Die Kölner Schreinsurkunden des 12. Jahrhdts. (Publik. d. Ges. f. rhein. Geschichtskunde I, 1 u. 2). Bd. II, 2. Bonn 1894, S. 264 f. (Schmiede), S. 286 (Schildmacher), S. 288 (Schwertfeger und Speermacher). H. v. Loesch a. a. O. I, S. 102 (Sarwörter), S. 153 (Schmiede), S. 162 (Schwertfeger).

frühe Blüte dieses Gewerbes erklärlich. Immerhin sind die Quellenangaben über entsprechend frühzeitigen Handel mit Kölner Eisenfabrikaten nicht so reichlich, daß man aus ihnen allein auf größere Produktion dieser Art schließen könnte[1]. Sie helfen nur die nach der Lage der Dinge vorauszusetzende Tatsache bestätigen. Und ist so auch anzunehmen, daß ein Überschuß dieser deutschen Stahlfabrikate nach England und in die Londoner Faktorei seinen Weg gefunden habe, so war doch deren Menge unmöglich so groß, daß mit nur einiger Wahrscheinlichkeit der Name des Kontors von diesem Artikel hergeleitet sein könnte. Wollte man überhaupt solche Faktoren zur Namengebung heranziehen, so dürfte man allein Wolle, Wein und später Tuch als bedeutungsvoll hier nennen. Außerdem bliebe bei der Stahltheorie immer noch die Eigentümlichkeit zu erklären, daß nicht die Bezeichnung der Fabrikate, die doch das Entscheidende sind, sondern die des Rohmaterials, aus dem jene Eisenhauben, Schwerter (s. S. 447) usw. erst nach langwierigem Behandlungsprozeß hervorgegangen sind, zur Benennung herangeholt worden sein soll. So wenig dieser Vorgang mit dem Schwunge dichterischer Sprache (Klinge = Stahl, Rüstung = Stahlgewand u. ä.) in Widerspruch stände, so sehr widerliefe er den Gebräuchen kaufmännischer Praxis, die damals wahrlich nicht weniger sachgemäß und nüchtern waren als heute. —

Nun harrt aber immer noch die Frage nach der eigentlichen Bedeutung des Stahls für den kölnischen Handel ihrer Erledigung. Erfreulicherweise sind wir imstande, darauf eine befriedigende Antwort zu geben, denn wieder stellt sich uns eine geeignete Statistik zur Verfügung. Allerdings gestattet diese nur eine Übersicht für den Zeitraum eines Jahres. Jedoch aus dem sehr bezeichnenden Grunde ausschließlich, weil bis zum Ausgang des 14. Jahrhunderts eine Besteuerung jenes Handelszweiges nicht lohnend erschien. Lediglich auf den Antrieb der damals in den Zunftkämpfen der Stadt zu Einfluß gelangten Weber ist es zurückzuführen, daß vom Februar 1371 ab die — schon auf den meisten Handels- und Verbrauchsgegenständen ruhende — Akzise als »aziza

---

[1] Vgl. H. Bächtold, Der norddeutsche Handel im 12. und beginnenden 13. Jahrhundert (Abhandlungen zur mittleren und neueren Gesch. Heft 21). Berlin u. Leipzig 1910, S. 77.

parva de ferro« auch auf diese Metalle ausgedehnt wurde. Sie wurde bis zum Februar des folgenden Jahres erhoben, wo sie, gleichzeitig mit der Beseitigung des Weberregiments, ihres geringen Ertrages wegen wieder abgeschafft wurde. Das Wertverhältnis des Stahls zu den wichtigeren Einnahmequellen der Stadt ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Einnahmen der städtischen Kasse vom Febr. 1371 bis Febr. 1372[1]:

aus der Akzise auf	M	S	D
Kölnisches Tuch	10 493	8	6
Wein.	5 496	4	10
Salz	1 605	9	8
Eisen (Stahl).	124	5	6

Daraus läßt sich schwerlich eine hervorragende Position des Stahls auf dem Kölner Markt erweisen, und man wird nicht fehlgehen, wenn man die Sachlage so charakterisiert, daß dies Metall als Rohmaterial den Bedarf des heimischen Gewerbes deckte und überdies im Handel in einer den Durchschnitt sicher nicht übersteigenden Höhe Verwendung fand.

Ein Wort noch über den sonstigen deutschen Stahlexport, der neben dem kölnischen begreiflicherweise (s. S. 450 u. 451) sehr in den Hintergrund tritt.

Trotz der großen Anzahl erhaltener Handelsverzeichnisse, Zollrollen, Handlungsbücher und anderer kaufmännischer Überlieferungen von Städten, Korporationen und Privaten lassen sich auch hier keine Momente auffinden, die die Hypothese eines ausgedehnten deutsch-englischen Stahlhandels in der fraglichen Zeit glaubwürdig machen. Die Eindeutigkeit dieses so fest fundierbaren argumentum ex silentio spricht ganz offenbar gegen die Annehmbarkeit der Stahltheorie und muß auch den überzeugen, der aus Statistiken gewonnenen Resultaten mit starkem Mißtrauen gegenüberzutreten pflegt.

---

[1] R. Knipping, Die Kölner Stadtrechnungen des Mittelalters mit einer Darstellung der Finanzverwaltung (Publik. d. Ges. f. rhein. Geschichtskunde XV, 1 u. 2). Bd. I. Bonn 1897, S. 2.

3.

Vor den bis jetzt dargelegten Ansichten hat der nun zu behandelnde dritte und letzte Deutungsversuch unseres Erachtens von vornherein den Vorzug größerer innerer Wahrscheinlichkeit aus sehr plausiblem Grunde für sich. Während nämlich die Vertreter der schon besprochenen Namenserklärungen ihre Etymologien vorwiegend auf der unsicheren Basis des modernen (neuenglischen und neuhochdeutschen) Sprachgebrauches aufstellten, gingen die Anhänger dieser dritten Anschauung von dem Gedanken aus, daß das Nächstliegende und Notwendigste, um eine zuverlässige Auskunft zu erhalten, doch sei, allen Bedeutungen nachzuforschen, die das Wort »stal« in der Zeit hatte, da der Name Stalhof für die Londoner Faktorei aufkam.

Diese Überlegung zeitigte nun ein interessantes und gleichzeitig den Weg zu einer befriedigenden Lösung des Problems bietendes Ergebnis[1]:

Neben dem mhd. und mnd. »stâl (1)« oder »stahel« in der Bedeutung »gereinigtes und gehärtetes Eisen«, das auf das ahd. »stahal« (anord. »stál«, ndl. »staal«) zurückgeht und jedenfalls schon einer vorgermanischen Wurzel entspringt, steht ein Homonym »stăl (2)«, das mit seinen Ableitungen und Begriffswandlungen ein ganzes Stück Kulturgeschichte darbietet.

Dieses Maskulinum und Neutrum »stal (2)« (ahd. und mhd., indogerm. »sthel«) ist nämlich identisch mit unserem heutigen Worte »Stelle« und bezeichnet also einen Steh-, Sitz- oder Wohnort (auf den Standort des Viehs angewandt, ist es als »Stall« im Nhd. erhalten). In diesem Sinne finden wir es z. B. in einem Zollprivileg des Bischofs Johann von Utrecht vom Jahre 1328[2], wo »stall« die Bedeutung von »Zollstelle« hat. In der Komposition

---

[1] An Wörterbüchern wurden herangezogen: Etymologicum teutonicae linguae sive Dictionarium teutonico-latinum, studio et opera Cornelii Kiliani Dufflaei. Amsterdam 1613. Versuch eines bremisch-niedersächsischen Wbs. Bremen 1767—1869. Schiller-Lübben, Mittelniederdeutsches Wb. Bremen 1875—81. Ten Doornkaat-Koolman, Wb. der ostfriesischen Sprache. Norden 1879—84. Joh. Franck, Etymol. Woordenboek der nederlandsche Taal. ’s-Gravenhage 1892. Waling Dijkstra, Friesch Wb. (Lexicon Frisicum). Leuwarden 1911.

[2] Hans. UB. II, Nr. 471.

»burcstal«, also »Platz, auf dem eine Burg steht«, wird es im Erec[1] wie im Biterolf[2] erwähnt.

Das zugehörige Zeitwort »stalen« oder »stallen« (ahd. »stalljan«, ags. »stealljan«, as. »stelljan«, mnd. »staelen«) bedeutet demnach »stellen«. Es wurde bald im prägnanten Sinne von den Krämern gebraucht, die ihre »Waren zur Schau stellen«. Mithin »stalen« (afrz. »estaler«, nfrz. »étaler«) = »merces exponere, disponere, expedire, explicare vendendi causa«.

Das Hauptwort »stal« auch »stale« (afrz. estal, nfrz. étal; dazu ndl. stalletje) erscheint damit als »Standplatz, Halle, Bude, in der Handelswaren ausgelegt werden (locus, in quo res venales disponuntur)«. Einen trefflichen Beleg für diese Wortbedeutung bilden die Statuten der Lakengilde in Antwerpen von 1308[3] mit der Stelle: . . . ende med dien lakenen staen wille in die s t a l l e, die men ghemeenleke heet gademe (= Verkaufshalle)[4].

Die von dem Stadtherrn oder Rat zu erteilende Berechtigung zum Errichten solcher Buden oder Banken und zum Feilbieten von Waren, das jus stationis oder jus erigendae officinae, führte den abgeleiteten Namen »stallagium«[5] (schott. »stallangium«, frz. »étalage«), während die Abgabe für Benutzung der Verkaufsstätten, außer ebendieser lateinischen Bezeichnung »stallagium«[6] (vgl. die Doppelbedeutung von »hanse«) die deutschen »stal (stall-, stell-) gelt«[7], »stalpennenghe«[8], auch »stallaze«[9] trug.

---

[1] Hartmann v. Aue, Êrec der Wunderbaere (Deutsche Klassiker des Mittelalters, hrsg. von Franz Pfeiffer. Bd. IV. Leipzig 1867), Vers 7883 ff.:

> Vil gut was daz b u r c s t a l.
> als uns der âventiure zal
> urkünde dâ von gît,
> sô was es zwelf huoben wít usf.

[2] Biterolf (Deutsches Heldenbuch. Bd. I. Berlin 1866), Vers 13 330.

[3] Hans. UB. III, S. 423.

[4] Vgl. H. v. Loesch a. a. O. I, S. 35* ff.

[5] Th. Rymer a. a. O. III, 1, 28; vgl. muragium, pavagium, pontagium, kayagium. — Glossarium Archaiologicum, authore Henrico Spelmanno. Londini 1687. s. v.

[6] Spelmann a. a. O.: Etiam nummus hoc nomine datus.

[7] L. Diefenbach, Glossarium latino-germanicum, Frankfurt a. M. 1857, unter »datia« (S. 165) und »locarium« (S. 335).

Andererseits bedeutet »stal« auch das, was der Händler als Muster seiner Lagerbestände, die er doch nicht im ganzen vorführen kann, für die Kauflustigen ausstellt, nämlich eine »Probe, Muster, exemplum, specimen (exiguum quiddam mercis, quod a venditore spectandum profertur)«. Wir haben hier also denselben Vorgang wie bei dem mittellateinischen monstra »Muster«, das analog zu monstrare »zeigen, vorlegen, ausstellen« gehört.

Soweit war die Bedeutungsentwicklung des Wortes »stal (2)« im Mittelhochdeutschen, Mittelniederdeutschen und Mittelniederländischen gelangt, d. h. in jener Epoche, die für uns in Betracht kommt. Wir können darum hier einhalten, um auf Grund der gefundenen sprachlichen Ergebnisse die Definition aufzustellen: Ein Stalhof bezeichnet im 14. Jahrhundert in den oben benannten Sprachgebieten einen Lager- und Verkaufsplatz für Handelszwecke. Insbesondere leitet der Stalhof der Hanse in London seinen Namen von jenem mehrfach erwähnten Grundstücke östlich von Windgoselane her, das, von allen von den Deutschen gepachteten Magazinplätzen am günstigsten (d. h. mit der ganzen Front unmittelbar an der Themse) gelegen, notwendig der händlerische Mittelpunkt der Faktorei werden mußte.

Man hat also den Ausdruck »Stalhof« als die Bezeichnung eines Typus, als ein Begriffswort anzusehen. Und daß es sich in der Tat keineswegs um einen Eigennamen handelt, der an das Londoner Kontor gebunden war, wird deutlich durch Quellen bestätigt.

Die Hansen unterhielten bekanntlich außer zu der Hauptstadt zu einer ganzen Reihe britischer Städte lebhafte Beziehungen. Entsprechende handelsgeschichtliche Erwähnungen finden sich in Fülle seit dem Beginn des 13. Jahrhunderts für Berwick, Boston, Bristol, Hull, Ipswich, Lynn, Newcastle, Norwich, Yarmouth, York usw. In den meisten dieser Städte sind wohl ständige Niederlassungen der hansischen Kaufleute zur Aufnahme des Stapels und

---

[8] L. A. Warnkönig, Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte bis zum Jahre 1305. Bd. II, 2. Tübingen 1837 (Urkunde CXI vom Jahre 1241).

[9] Hans. UB. IX, Nr. 439, §§ 36—38; dazu Hans. UB. V, Nr. 101.

zum Verkauf der Waren vorhanden gewesen wie in London[1], natürlich in weit bescheidenerem Maßstabe. Wie gesagt, über deren Bedeutung und Organisation sind wir im allgemeinen spärlich unterrichtet. Als feststehend ist jedoch zu erachten, daß diese »Resedencien« sämtlich dem Londoner Kontor nachgeordnet waren[2]. Und mehrfach ist auch belegt, daß für die Faktoreien in Boston und Lynn (Kings Lynn) seit dem 15. Jahrhundert gleichfalls die Bezeichnung »Stalhof« üblich war[3]. Die Annahme einer gleichen Benennung der übrigen hansischen Niederlassungen auf der Insel könnte sich allerdings nur auf das Zeugnis des englischen Klerikers Armstrong stützen, der in einer an Cromwell gerichteten Denkschrift aus den dreißiger Jahren des 16. Jahrhunderts die Bemerkung fallen läßt: . . . damals gab es Stalhöfe (stilierde) in den Häfen an der Ostküste, da mehr Osterlinge nach England kamen als gegenwärtig . . . da waren die Häfen, die einen Stalhof haben, täglich im Gebrauch zu Hull, York, Newcastle, Boston, Lynn und so auch in London[4]. —

Die Begriffsentwicklung der Wurzel »stal (2)« war hiermit, wie schon angedeutet, noch längst nicht abgeschlossen. Und da die — für uns allerdings chronologisch, wie wir sehen werden, gar nicht in Erwägung zu ziehenden — weiteren Bedeutungen die Grundlage für oft wiederholte Erklärungen des Londoner Kontornamens bilden, werden wir zweckmäßig die Darstellung dieser Wortgeschichte zu Ende führen müssen.

»Stal« = Probe, Muster, Modell, Kaliber, Norm, nach der etwas angefertigt (gewebt, gemünzt, gefärbt, gekeltert, gebacken usw.) wurde, erlitt allmählich eine gewisse Einschränkung insofern, als darunter vorwiegend eine Probe jenes Handelsartikels verstanden wurde, der das Fundament des niederländischen und niederrheinischen Wohlstandes war: des Tuches. Noch jetzt versteht man ja unter »stâl« in Holland ein in einem Läppchen Tuch

---

[1] Vgl. Lappenberg a. a. O. S. 33; dazu Hans. UB. X, Nr. 241.

[2] Hans. UB. X, Nr. 477 § 18; Hans. UB. II, Nr. 299.

[3] v. d. Ropp, HR. VII, Nr. 187; Hans. UB. X, Nr. 505; Lappenberg a. a. O. S. 212, 217, 218.

[4] Vgl. R. Pauli, Notizen über Osterlinge und Stahlhöfe in Hans. Gbll. Jg. 1877, S. 131.

oder Stoff bestehendes Muster[1], nach dem die Tuch- oder Stoffhändler ihre Ware durch die bekannten Musterreiter anbieten[2].

Das Wort blieb aber nicht nur die Bezeichnung für das Objekt der Probe, den Stoffabschnitt, sondern wurde, ähnlich dem Doppelsinn des nhd. »Probe«, auch auf die Benennung des Vorganges dabei, die Prüfung selbst — probatio oder tentatio — ausgedehnt. Die begriff außer der Untersuchung der vorgeschriebenen Länge, Breite und Güte des Stoffes[3] auch eine Kontrolle der richtigen Färbung, tincturae probatio, in sich.

Entsprach das Tuch den gestellten Anforderungen, so wurde es durch Anhängen einer gestempelten Bleiplombe, des »stallootes«, als echt und probehaltend signiert. Auch zur Bezeichnung dieser Tätigkeit wurde das Zeitwort »stalen« herangezogen (vgl. Etymologicum: Het laeken staelen = plumbeo sigillo munire pannum probe tinctum). Ausgeübt wurde sie in den Niederlanden von den Vorstehern der Tuchmacherzünfte, den »staalmeesters«, deren Amtstitel durch Rembrandts berühmtes Gruppenbild aus dem Jahre 1662 (jetzt im Rijksmuseum zu Amsterdam) soviel weiter bekannt geworden ist als seine eigentliche Bedeutung und merkwürdige Entwicklung. Die Tuchhalle, in der die probatio vor sich ging, wurde entsprechend zum »staelhof« (locus, ubi infesti sive tincti panni sigillantur), ein Ausdruck, der in manchen Orten die alte Benennung »lakenhus« in den Hintergrund drängte.

Eine letzte Ableitung von diesem »stalen« ist endlich noch auf dem Gebiete des Färbereigewerbes zu erwähnen, wo das Wort die Bedeutung »nach einem staal färben«, dann »färben« schlechtweg erlangte[4], wie wir der Angabe des Etymologicum (staelen — oft verwen de wolle) entnehmen können.

An diese Wandlungen und Spezialisierungen des Wortsinnes anknüpfend, sind die Erklärungen entstanden, die einmal den Namen der Londoner Faktorei von einer Halle ableiten, in der die aus Deutschland kommenden Tücher »gestalt« (geprüft usw.) worden

---

[1] Waling Dijkstra a. a. O.: stael (staal) = lapje als monster van geweven stof.

[2] Schiller-Lübben a. a. O. Bd. 4.

[3] Vgl. H. Nirrnheim, Das Handlungsbuch Vickos von Geldersen (1367—1392). Hamburg und Leipzig 1895, S. LXIV.

[4] Vgl. stalblau (stahlblau) = blau wie das Stal, probemäßig blau.

sein sollen, und andererseits »stalen« in der Bedeutung »färben« heranziehen, um den Ausgangspunkt der Kontorbenennung in einer Färberei zu erblicken[1].

Gegen beide Etymologien sind recht stichhaltige Bedenken geltend zu machen.

Zuerst von sprachgeschichtlicher Seite. Wir hatten gezeigt, daß das früheste belegbare Auftreten des Stalhofes in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts fällt, also in einen Zeitraum, der durchaus innerhalb der mittelniederdeutschen (mhd. und mndl.) Sprachperiode liegt. Die Entwicklung von »stal (2)« in dem Zeitwort »stalen« zum Sinne von »prüfen und besiegeln« wie »färben« ist dagegen erst für den Anfang des Neuniederländischen und Neuniederdeutschen, also für den Ausgang des 15. Jahrhunderts anzusetzen[2]. Der Gebrauch von »staelhof« als »Tuchhalle« tritt gar erst im 17. Jahrhundert auf und bleibt auf das niederländische Sprachgebiet beschränkt. Die beiden Auslegungen erweisen sich also als ein offenbarer Anachronismus.

Nach diesem Hinweise erübrigte es sich eigentlich, noch auf Einwendungen handelstechnischer Art einzugehen, die gegen die Theorien sprechen.

Es sei nur folgendes kurz hervorgehoben: In den Kontoren der Hanse unterlagen, entsprechend ihren obersten Geschäftsgrundsätzen der Reellität und Solidität, alle eingeführten und zur Ausfuhr bestimmten Waren einer genauen Prüfung und Kontrolle[3]. Nun war allerdings das Tuchgeschäft im Londoner Stalhof sehr umfangreich. Immerhin ist doch eine Erklärung, die nur einen einzelnen Handelszweig berücksichtigt — und bei diesem wiederum auch nur einen Bruchteil der mit ihm zusammenhängenden Funktionen —, nach ihrem Begriffsinhalt sicherlich zu eng gefaßt. Aber man darf eben nicht vergessen, daß die viel spätere Be-

---

[1] Diese Auffassungen stehen der Stahltheorie übrigens kaum in ihrer Verbreitung nach, da sie in die großen deutschen Enzyklopädien (die erste bei Meyer und Herder, die andere bei Brockhaus) Eingang gefunden haben.

[2] S. Joh. Franck, Etymol. Woordenboek der nederlandsche Taal unter »Staal«.

[3] Vgl. auch v. Inama-Sternegg a. a. O. III, 2, S. 252, 304, 307.

deutung des nndl. »staelhof« (= Tuchhalle) die klare Erkenntnis hier nachteilig beeinflußt hat[1].

Die Absicht schließlich, die Bezeichnung der Niederlassung von einem dort stattgehabten Färbereibetrieb herleiten zu wollen, muß völlig verfehlt genannt werden. Von der Ausübung irgendwelcher mit der Tuchbearbeitung in Verbindung stehender Gewerbe im Londoner Stalhof ist nirgends die Rede. Das englische Tuchgeschätt der Hansen war — noch im 16. Jahrhundert hat sich daran nichts geändert[2] — im wesentlichen Zwischenhandel. Britische Wolle und Rohtuche wurden von ihnen aufgekauft[3] und (mit Ausnahme einer unbedeutenden Menge, die sie zu Hause verarbeiteten,) der niederländischen Textilindustrie zugeführt[4], aus deren Händen sie als die berühmten flandrischen Tuche durch hansische Vermittlung teils wieder nach England zurückkehrten, teils den gesamten mittelalterlichen Weltmarkt versorgten.

* * *

Nach diesen Ergebnissen unserer Untersuchung muß es verfehlt erscheinen, wollte man heute noch von einem Stalhofproblem reden.

Vorurteilslose Kritik kann nur jene eine Deutung anerkennen, die — ohne die Krücke archäologischer Künsteleien oder handels-

---

[1] Vgl. z. B. Edward Nicholson in Notes and Queries a. a O. S. 282.

[2] Vgl. die schon zitierte Abhandlung des englischen Geistlichen Armstrong (1535) in Hans. Gbll. Jg. 1877, S. 130: . . . das ganze Jahr hindurch führen sie [die Kaufleute der Hanse] große Massen Tuch aus. In der Regel kaufen sie es nur gesponnen, gewebt und gewalkt, aber ungefärbt und ohne andere Bearbeitung . . .

[3] Eine rechte Anschauung von der Höhe dieses Umsatzes vermittelt uns die Tatsache, daß unter Richard II. (1377-99) die Hansen in Boston von rund 55 000 Stück Rohtuch ca. 80 % ausführten, vgl. Kunze a. a. O. 360 ff.

[4] S. The Libell of Englishe Policye 1436 (Text u. metr. Übers. von W. Hertzberg, mit einer gesch. Einl. v. R. Pauli). Leipzig 1878.

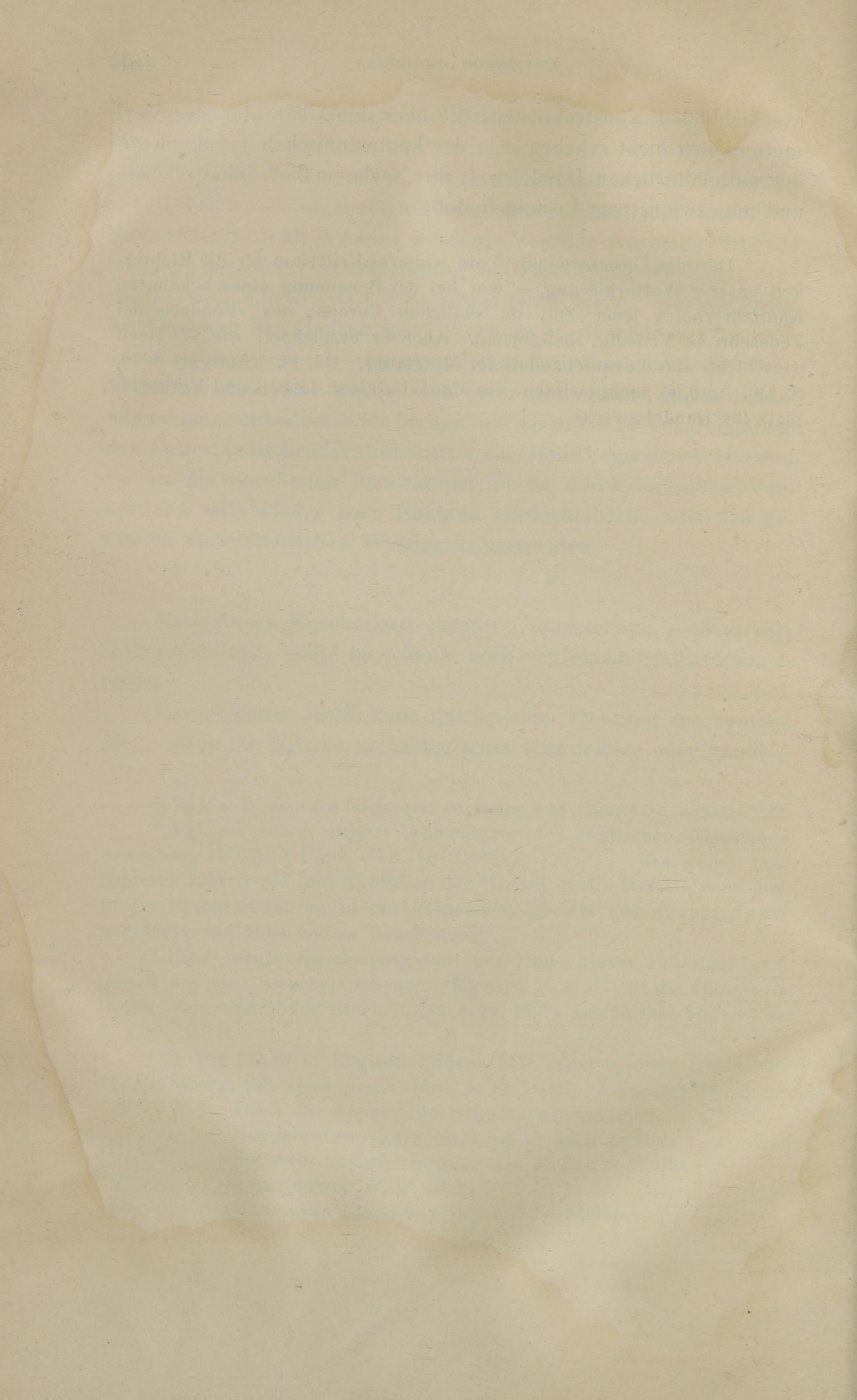
Vers 77 ff.: Doch, ihr Flemminge mögt es mir verzeihn,
Ein jeder von Euch weiß, ob er auch grolle,
Ihr webt das meiste Tuch aus Englands Wolle.
Vers 90 f.: Denn unsrer Woll' allein
Verdanken Flanderns Städte ihr Gedeihn.

vgl. auch Vers 122 f.

geschichtlicher Konstruktionen, die über den Charakter der Vermutung sich nicht erheben — in der kaufmännischen Terminologie der mittelalterlichen Handelswelt ihre sachgemäße[1], inhaltreichste und ungezwungenste Lösung findet.

---

[1] Derselbe Gesichtspunkt — ein weiteres Kriterium für die Richtigkeit unserer Worterklärung — war bei der Benennung eines bekannten Kauffahrerhofes jener Zeit im südlichen Europa, des »Fondaco dei Tedeschi« in Venedig, maßgebend. Auch er bezeichnet, wie W. Heyd (Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Bd. II. Stuttgart 1879, S. 430, Anm. 6) nachgewiesen: ein Magazin, einen Lager- und Verkaufsplatz für Handelszwecke.



IX.

Kolonisation und Kolonialpolitik der Spanier, vornehmlich in Nordamerika[1].

Von

Ernst Daenell.

Die militärische Energie des spanischen Volks hat ein großes Kolonialreich erworben. Die Politik der spanischen Regierung hat es drei Jahrhunderte lang festgehalten. Den geistigen Mächten einer neuen Zeit ist es zum Opfer gefallen.

Spaniens reales Interesse am nordamerikanischen Kontinent war zunächst sehr gering. Die beiden großartigsten aller seiner Conquistadorenzüge hatten ihn vergeblich nach goldbesitzenden Völkern und nutzbaren Schätzen durchschweift. Die sageverklärten sieben reichen Städte im heutigen Arizona hatten sich den tief enttäuschten, mit so überschwänglichen Hoffnungen ausgezogenen Kriegern Coronado's als ebensoviele ärmliche Haufen terrassenförmiger Lehmziegelbauten dargestellt, wie sie noch heute von den dortigen Indianern gebaut und bewohnt werden.

Gleichwohl war Spanien nicht willens, die Festsetzung anderer Mächte auf einem Boden zu dulden, auf den es kraft päpstlicher Entscheidung ungeschmälert Anspruch erhob. Deshalb vernichtete es 1565 die französische Niederlassung auf Florida und ergriff selbst Besitz von der Halbinsel. Franz I. von Frankreich wie auch Elisabeth von England wollten Spanien allerdings nur ein Recht auf die von ihm wirklich besetzten Gebiete zugestehen. Aber da alle französischen und englischen Expeditionen nach Nordamerika

[1] Vortrag, gehalten auf der Versammlung des Hansischen Geschichtsvereins zu Wismar am 29. Mai 1912; hier in einigen Punkten erweitert und mit Hinweisen versehen.

im 16. Jahrhundert ergebnislos verliefen, so blieb Spanien in Wirklichkeit doch in seinen Besitzansprüchen ungekränkt.

Ja, schließlich bewirkten gerade die Besuche der Drake, Guilbert und Raleigh an den West- und Ostküsten des Kontinents, daß die Spanier aufgescheucht ihre papiernen Ansprüche ein Stück weiter nach Norden hin realisierten. So besetzten sie 1599 endgültig das obere Rio Grande Tal, die mächtige Talfurche des heutigen Neu-Mexiko, mit einer Anzahl militärischer Posten, Ortschaften und Franziskanermissionen. Die neue Position schien ausreichend zur Sicherung der reichen mexikanischen Minendistrikte und hat auch schlecht und recht ihren Zweck erfüllt. Die Spanier ahnten nicht, daß sie dort am Ziel ihrer Sehnsucht waren. Kein glücklicher Zufall enthüllte ihnen das Geheimnis der goldgeäderten Tiefen. Und so blieb ihr Dasein dürftig und spärlich ihre Zahl.

Ganz anders wird das Bild Nordamerikas mit dem 17. Jahrhundert. Da nahmen die Engländer und Franzosen und dann auch die Holländer an der anscheinend so magern nordamerikanischen Tafel wirklich Platz. Spanien aber, das einst so herrisch auf sein Monopol gepocht hatte, besaß nicht mehr die Kraft früherer Tage. Es mußte sich mit bloßen Protesten dagegen begnügen. Schließlich hat es, wohl oder übel, die Okkupation der fremden Mächte dort wie in Westindien feierlich anerkennen müssen[1].

Jahrzehnte vergingen, ohne daß Reibungen entstanden. Denn zwischen den Kolonien der Eindringlinge und denen Spaniens lagen die weitesten Räume des Kontinents. Interessant ist, wie Engländer und Spanier für sich charakteristische Ausbreitungstendenzen entwickelten: die insularen Engländer schoben sich trotz rasch wachsender Bevölkerung nur langsam und zögernd von breiter Küstenbasis ins Hinterland vor. Das französische Temperament trieb von schmaler Wasserfront eine dünne unstäte Kolonistenschar rasch und weitausgreifend ins flache waldige Binnenland. Die Spanier, gleichfalls binnenwärts gewandt, wurzelten fest zwi-

---

[1] So im Vertrag mit England 18. Juli 1670, L. Hertslet, a complete collection of the treaties and conventions at present subsisting between Great Britain and foreign powers, 1820, II, S 197; mit den Niederlanden 30. Januar 1648, G. Lobé, Guide aux droits civils et commerciaux des étrangers en Espagne, 1821, S. 74; mit Frankreich im Pyrenäischen Frieden 1659.

schen den kahlen breiten dürren Flächen mächtiger Gebirgsstöcke, aus denen sie eine Ähnlichkeit der Heimat grüßen mochte. Es scheint mir in ihrer geringen Zahl begründet, daß ihre tatsächliche Kolonisation und Herrschaft in Nordamerika nur soweit um sich gegriffen hat, als sie zermürbte und zertrümmerte kleine Indianervölker vorfand. Die kräftigen großen Steppenvölker des Tinné- und Schoschonestammes, Apachen und Comanchen, haben sie nie wirklich zu bändigen vermocht.

Es war ein eigenartiges koloniales Gebilde, das im spanischen Amerika erwuchs. Noch im 16. Jahrhundert haben die Verwaltung, die Grundsätze der Kolonisation und Indianerpolitik und der Verkehr der Kolonien mit dem Mutterland ihre abschließende Gestaltung erhalten; alles sehr einfach, gleichartig, übersichtlich, wie es die Fülle weiter Länder und neuer Probleme mit sich brachte, die eine rasche organisatorische Bewältigung verlangten. Aber diese generalisierende Gesetzgebung hat doch auch verstanden, sich örtlichen Eigentümlichkeiten und besondern Umständen anzupassen[1].

Ein allgemeines Werturteil über die spanische Kolonialverwaltung muß sehr vorsichtig abgewogen werden. Eins ist sicher. Die Absichten, welche die Gesetzgeber leiteten, waren die besten. Ihre Verordnungen sind von hohen ethischen Gesichtspunkten diktiert und zeugen von weiser Berücksichtigung der menschlichen Gebrechlichkeit. Für die Beamten sollte die Lauterkeit ihrer Amtsführung das einzig leitende Interesse sein. Diese ihnen zu erleichtern waren zahlreiche Gesetze und Vorschriften bestimmt.

Die Indianerschutzgesetzgebung insbesondere — weit überlegen der französischen Indianerpolitik, von der Brutalität der englischen Indianerbehandlung ganz zu schweigen — ist diktiert von tiefer Humanität und umsichtigster Fürsorge. Vor allem der Versklavung der Indianer arbeitete die Regierung energisch entgegen, sobald sie nach den ersten wilden Jahrzehnten einer zügellosen Conquista und Ausbeutung systematisch die Kontrolle über die Entwicklung der neuen Gebiete übernahm. Sie schützte die Indianer gegen weitere Verwüstung und Ausrottung in der richtigen

[1] Vgl. E. Daenell, Die Spanier in Nordamerika 1513—1824, 1911, S. 66 ff. Über Kolonisation und Kolonisationsverträge das. S. 60 ff.

Einsicht, daß die Erhaltung ihrer Arbeitskraft eins der wichtigsten Wirtschaftsgüter für die Entwicklung der Kolonien sei. Für die schwere Feld- und Plantagenarbeit ergab die Einfuhr von Guineanegern eine widerstandsfähigere Arbeiterklasse, zugleich für den kolonialen Handel einen Massenartikel von größter Bedeutung. Die Indianer galten theoretisch als frei, aber sie mußten in patriarchalischen Formen zu einer gut katholischen und wirtschaftlich selbständigen Bevölkerung erst erzogen werden. Zu dem Zweck erschien es nötig, sie unter tunlichster Berücksichtigung ihrer alten Verbände in Ortschaften anzusiedeln und bürgerlich zu organisieren[1]. Ihre Erziehung übernahm teils die Kirche, namentlich die missionierenden Orden, wie im heutigen Nordmexiko und Südwesten der Vereinigten Staaten, teils erfolgte sie durch das sogenannte Encomiendasystem, indem nämlich die Indianer in größeren oder kleineren Gruppen Spaniern lehensweise für mehrere Generationen mit festgesetzten Arbeits- oder Tributleistungen zugeteilt wurden, wodurch eine willkürliche Ausbeutung verhindert werden sollte[2].

Daß in der praktischen Durchführung aller Gesetze immer wieder Mängel zutage kamen, lag wesentlich mit an der Entfernung und der Größe der Kolonien und der Natur der Regierten.

---

[1] Schon das Dekret Ferdinands, 22. Februar 1512, stellte diese Grundsätze auf, Coleccion de documentos inéditos 1. Serie I, S. 237 ff.

[2] Vgl. die Grundzüge der Indianerbehandlung in den Verordnungen Karls V., 17. November 1526, Coleccion de documentos inéditos, 1. Serie I, S. 450 ff. — I. G. Icazbalceta, nueva Coleccion de documentos para la historia de Mexico, IV, S. 128 ff., veröffentlicht eine in verschiedenen Richtungen interessante Vorstellung der mexikanischen Indianer von 1570 an den König, die offenbar veranlaßt worden ist aus den Kreisen des Franziskanerordens und den König bestimmen soll, statt der Weltgeistlichkeit dem Orden die Fürsorge für die Indianer zu lassen. Sie malt die Bedrückung der Indianer durch die Spanier, die alle caballeros seien, keinerlei Arbeit selbst täten, doch wohl zu schwarz. Vgl. auch das. S. 250 f. u. V, S. 26 f., sowie S. 90 u. 94. Wie jenes und andere Dokumente dieser Sammlung einen Kampf zwischen den Franziskanern und der Weltgeistlichkeit um die Leitung der Indianer belegen, so zeigt schon ein Dokument von 1526, Icazbalceta, Coleccion de documentos para la historia de Mexico, II, S. 549 ff. das Streben der Franziskaner und Dominikaner, den vorherrschenden Einfluß auf die Indianer zu bekommen.

Daß namentlich in Zeiten, wo, wie im 17. Jahrhundert, in Spanien selbst die Zügel der Regierung am Boden schleiften, auch in der Kolonialverwaltung Unregelmäßigkeiten sich stärker breit machten, ist nicht zu verwundern. Aber im 16. und 18. Jahrhundert hatte Spanien im großen und ganzen Grund, mit der Amtsführung seiner Vertreter in den Kolonien zufrieden zu sein.

Die Krone war absolut in den Kolonien in weltlichen wie geistlichen Dingen. Und virtuos verstand sie es, eine Behörde durch die andere zu überwachen, eine Klasse der Bevölkerung durch die andere in Schach zu halten. Die Politik des »divide et impera« wurde bis in die letzten Konsequenzen gezogen. Aber alle oberen Ämter und Würden in den Kolonien wurden sogut wie ausschließlich mit mutterländischen Spaniern besetzt. Den Kolonialspaniern, den Creolen, waren nur die unteren Stellen des geistlichen und weltlichen Beamtentums offen, eine Rolle, mit der sich eine an Wohlstand und Selbstgefühl wachsende, dem Mutterlande bei dem geringen gegenseitigen Verkehr immer fremder werdende Bevölkerung auf die Dauer nicht zufrieden geben konnte. Der neuspanische Creolenaufstand von 1624 war für die spanische Regierung ein erstes warnendes Signal. Er richtete sich gegen die Bevorzugung der mutterländischen Spanier, ihre Geldgier und ihren Hochmut. Und die Regierung ließ kluge Milde gegen die Aufrührer walten und befolgte größere Vorsicht in der Auswahl der Beamten[1]. Früh fand das Creolentum in seinen Cabildos, den städtischen Verwaltungskörpern, die Brennpunkte seines Gemeinschaftsgefühls. Und diese waren darum nachmals auch die eigentlichen Sitze der Revolution. Andererseits aber widerstrebte auch die Regierung je länger je mehr einer Vermehrung dieser Institutionen und förderte darum lieber die Gründung von Dörfern, statt neue Stadtrechte zu erteilen.

Wenig genug Zuverlässiges wissen wir bisher über die

[1] H. H. Bancroft, History of Mexico, III. Kap. 3. — Schon früh schenkten die Rivalen Spaniens in Europa, England und Frankreich, neuen Verlegenheiten Spaniens in den Kolonien ihre Aufmerksamkeit. 16. März 1641 schreibt Edw. Reed an Sir John Coke, es heiße, Mexiko habe revoltiert und den Silbertransport, angeblich 14 Millionen, mit Beschlag belegt, Royal Commission on historical Manuscripts 12. Report, 2. Teil, S. 276.

inneren Verhältnisse der Kolonien, über ihre wirtschaftliche Entwicklung und ihre finanzielle Bedeutung für die Krone. Da müssen erst die Archive zum Reden genötigt werden. Ähnlich dürftig ist unsere Kenntnis vom Gang und Umfang der Einwanderung. Diese ist im 16. Jahrhundert aus verschiedenen Gründen vergleichsweise groß gewesen. Die Regierung bemühte sich um sie. Es sollte dem unruhigen unproduktiven Conquistadorentum mit einer seßhaften bäuerlichen und städtischen Bevölkerung ein Gegengewicht gegeben werden. Auch Portugiesen wurden wegen ihrer geschätzten landwirtschaftlichen Eigenschaften als Kolonisten gewünscht[1]. Auch Angehörige anderer Völker, namentlich Franzosen, sind später stillschweigend geduldet worden. Die Einseitigkeit, mit der nur Katholiken zugelassen wurden — wie im französischen Nordamerika — hat zwar den Kolonien die Verwirrung durch religiöse Zwistigkeiten erspart, hat aber andererseits auch die Intensität ihrer Entwicklung stark verringert.

Aber schon im selben Jahrhundert trieb auch wirtschaftliche Not verschiedenster Art viele in die Kolonien, vor allem der ins Unerhörte wachsende Steuerdruck, den die Überspannung der politischen Leistungsfähigkeit Spaniens mit sich brachte, und die ungünstigen Verschiebungen in den landwirtschaftlichen und gewerblichen Besitz- und Betriebsverhältnissen[2]. Im 17. Jahrhundert war dann die Auswanderung geradezu eine Flucht aus unerträglich gewordenen Lebensverhältnissen. Spanien ging an Bevölke-

---

[1] Por ser grandes pobladores y granjeros, Icazbalceta, Coleccion de documentos para la historia de Mexico II, S. 550 § 14.

[2] Es handelte sich vornehmlich um 4 Dinge und ihre Wirkungen: die zwangsweise Einführung der Majoratserbfolge; die Ausdehnung der Majoratsgründungen auf die Bürgerlichen, wodurch jedem Gewerbtreibenden, der etwas erworben hatte, die Schaffung eines Majorats gestattet war; das Überhandnehmen des Besitzes der toten Hand, wodurch allmählich der Steuerdruck für die übrigbleibenden Gemeindeinsassen bis zur Unerträglichkeit gesteigert wurde; die Übergriffe der Mesta, der mächtigen Vereinigung der Herdenbesitzer, und die Umwandlung von Acker- in Weideland unter ihrem Druck, — alles Vorgänge, die in zunehmendem Maß, verstärkt durch die ohnehin geringe wirtschaftliche Beanlagung des Spaniers, zahlreiche Volksteile entwurzelten. Vgl. i. a. R. Leonhard, Agrarpolitik u. Agrarreform in Spanien unter Karl III., 1909, S. 76 ff., 98, 249 ff., auch S. 180 ff.

rung zurück, und die Versuche, die Auswanderung durch Verbote zu hemmen, fruchteten im ganzen wenig. Daß diese im 18. Jahrhundert wieder abnahm, war zum Teil die Folge der landwirtschaftlichen, gewerblichen und kommerziellen Reformen, welche die neue Regierung der Bourbonen allmählich durchführte.

Auch im Verkehr mit den Kolonien traf diese wichtige Veränderungen, in einer Organisation also, die über zweihundert Jahre im wesentlichen unverändert bestanden hatte. Freilich schon in den ersten Jahren der Regierung Karls V. hatten sich Stimmen zahlreich und nachdrücklich erhoben, die die Aufhebung der 1503 eingeführten Konzentration des gesamten Kolonialverkehrs auf Sevilla und für ganz Spanien direkten Verkehr mit den Kolonien forderten, motiviert durch die unerträgliche Verteuerung aller Gebrauchsgegenstände in den Kolonien. Karl V. kam diesen Wünschen durch die Verordnung vom 15. Januar 1529 entgegen: Der Register- und Abfahrtszwang in Sevilla wurde aufgehoben, der Verkehr mit Amerika für die Häfen der Nordküste Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao und San Sebastian, für Cartagena in Murcia, für Malaga und Cadix neben Sevilla freigegeben unter der Bedingung, daß die Schiffe in diesen Häfen registrierten[1]. Zugleich suchte er sogar seine deutschen und niederländischen Untertanen zur Teilnahme am Handel und an der Erschließung Amerikas anzuregen.

Jedoch der Handel und die Häfen Spaniens haben von jener Vergünstigung anscheinend sehr wenig Gebrauch gemacht. Die ältere Verkehrsorganisation und Geschäftskenntnis in Sevilla behauptete ihre Überlegenheit. Und dazu kam bald ein Umstand, der zur Wiederherstellung und Verschärfung der Konzentration des amerikanischen Verkehrs zwang. Erst vor den spanischen Küsten, bald auch in den amerikanischen Gewässern war der Seeraub der Franzosen seit Beginn der 40er Jahre eine große und immer wachsende Plage. Seit den 60er Jahren kamen die Engländer hinzu. Rasch gewannen beide im Antillenmeer die wirkungsvollsten Schlupfwinkel und Stützpunkte. Und ihnen gesellte sich,

---

[1] Vgl. R. Autunez y Acevedo, memorias historicas sobre la legislacion y gobierno del comercio de los Españoles con sus colonias en las Indias occidentales, 1797, S. 10 ff. u. Anhang Nr. 1.

erkennbar zuerst 1572 ein dritter Mitarbeiter hinzu: Drei »urcas« von 4—500 Tonnen mit zwei Begleitschiffen zeigten in den westindischen Gewässern die Farben des Oraniers. Sie suchten, wie sie die Fläminger gegen Spanien unterstützen könnten. Aber erst seit Ausgang des 16. Jahrhunderts begannen auch holländische Piraten massenhaft den spanisch-amerikanischen Verkehr zu beunruhigen[1]. Den Hauptanreiz bildeten die großen Silbertransporte. Daher wurde seit 1561 der schon seit einem Jahrzehnt immer üblicher gewordene, von Sevilla aus dirigierte Verkehr in Flotten durch genaue gesetzliche Bestimmungen festgelegt. San Lucar de Barrameda und Cadix wurden die ausschließlichen Expeditionshäfen. 1573 wurde allen galizischen und anderen Häfen ausdrücklich der selbständige Verkehr nach Amerika verboten, nur die Beteiligung an den von der Casa in Sevilla aus abgelassenen Flotten gestattet, mit der Begründung, daß der Verkehr in nichtorganisiertem Zustande viele und schwere Schäden erlitten habe[2].

Hand in Hand damit ging die Unterdrückung der nichtspanischen Teilnahme am spanisch-amerikanischen Verkehr. Die in ihm verwendeten Schiffe mußten spanischen Untertanen gehören, mit Spaniern bemannt, in Spanien gebaut sein. In den Kolonien gebaute galten als spanisch[3]. Der aushilfsweisen Verwendung z. B. hansischer Schiffe in diesem Verkehr, die zuvor anscheinend nicht selten stattgefunden hatte, wurden seit Ende des 16. Jahrhunderts zunehmende Schwierigkeiten gemacht[4]. Bereits 1571 und 1572

---

[1] C. Fernandez Duro, Armada Española, II, 1896, S. 338 f., III, S. 490 f.

[2] Autunez y Acevedo a. a. O. S. 16 ff. u. Anhang Nr. 2. u. 3, dazu die Berufung Malaga's 1667 auf das Privileg von 1529, das. Nr. 4, 5.

[3] Schiffsbau in den spanischen Kolonien war nichts Ungewöhnliches, namentlich in Havana, Duro a. a. O. II, S. 484, 485 f. (1589 ff.), aber auch in Honduras, San Domingo, Maracaibo, Rio de la Magdalena, Jamaica und an anderen Stellen, das. III, S. 432 (1613). Verfügungen, daß in Kolonien gebaute Schiffe wie in Spanien gebaute zu behandeln seien. Autunez y Acevedo a. a. O. S. 47.

[4] Den Spuren eines hansischen Amerikaverkehrs sollte systematisch nachgegangen werden. Schon an gedruckten Zeugnissen davon mangelt es nicht ganz. Archivalische Forschung dürfte unsere Kenntnis da noch beträchtlich bereichern.

war verfügt worden, daß keine »urcas« und »filibotes« Erlaubnis zur Fahrt nach Amerika erhalten dürften, weil daraus Unzuträglichkeiten erwüchsen. Nur wenn spanische Schiffe nicht zur Hand seien, sollte es gestattet sein, »urcas Esterlinas«, hansische Hulke, wenn sie schnelle Segler und sonst geeignet seien, zu chartern[1]. 1608 jedoch verfügte der König auf Vorstellung des Indienrats, daß die Lizenzen an »urcas« von Fremden zur Fahrt nach Amerika fortan auf jede Weise zu vermeiden seien[2].

Zugleich suchte die Regierung den Schiffsbau und die damit zusammenhängenden Industrieen zu beleben. Die Beamten der Seeprovinzen des Nordens wurden 1563 angewiesen, für die Wiederaufforstung der Berge mit Eichen zu sorgen, denn die Verwüstung der Waldungen beeinträchtige den Schiffsbau, dessen Hauptgebiet eben der Norden Spaniens war. Erlaß von Abgaben wurde denen in Aussicht gestellt, die Schiffe von mehr als 200 Tonnen und das zur Ausrüstung von Schiffen Nötige, wie Tau-

---

[1] Recopilacion de leyes de los reynos de las Indias IV, lib. 9, tit. 30, ley 20 (fol. 43), erneuert 1595. Aber 1599 wurde urcas und filibotes der Verkehr nach Española im Verband der neuspanischen flotas gestattet, falls sie Spaniern gehörten und mit spanischem Schiffsvolk bemannt seien, das. tit. 42, ley 4 (fol. 115), nachdem das Verbot schon 1583 für urcas Esterlinas y Holandesas erneuert worden war, Duro a. a. O. II, S. 480. — Die urca ist der Haupttyp des hansisch-friesischen Schiffsbaus; daher auch in den spanischen Quellen urcas Esterlinas, Flamencas, Holandesas erwähnt. Aber durch Kauf, Konfiskation und Zwangsmietung gelangten sie auch in spanischen Privat- und Staatsbesitz und in die spanische Marine; vgl. z. B. die Liste der spanischen und fremden Schiffe, die 1597 zur Unternehmung gegen England zusammengezogen waren, Duro a. a. O. III, S. 162 f. Darin finden sich schon in der 2. Gruppe als Schiffe spanischer Privater etliche urcas, dann als 3. Gruppe überhaupt 26 urcas Alemanas von 600—140 Tonnen, die große Mehrzahl aber von 300 und mehr, und als 4. Gruppe 25 urcas Flamencas, die im Durchschnitt erheblich kleiner als die hansischen waren. In spätrer Zeit scheint dieser Schiffstyp in Spanien mehr Eingang gefunden zu haben und auch dort gebaut worden zu sein, vgl. Duro a. a. O. VII, S. 226 f., 419. — Auch die Form des filibote ist Spanien fremd, holländischen oder englischen Ursprungs, nach Duro a. a. O. III, S. 185 ein leichtes, schlankes, schnellsegelndes Fahrzeug ohne Aufbauten von 120—200 Tonnen. Den Spaniern empfahlen sie sich als Kreuzer und Avisos zur Sicherung ihres Flottenverkehrs.

[2] Recopilacion etc. IV. lib. 9, auto 27 (fol. 51).

werk, Nägel, Anker u. a., im Inlande herstellten und verkauften. Auch die Vermehrung der Matrosen ließ man sich angelegen sein. In den Städten Andalusiens wurden die herumlungernden armen Knaben aufgegriffen und auf die Indienfahrer gesteckt[1].

In die niederbrechende spanische Volkswirtschaft aber drang das Ausland ein, angelockt durch den großen Markt und durch das amerikanische Edelmetall. Es geschah auf zwei Wegen. Illegitim durch einen allmählich ins Kolossale gehenden Schmuggel der Fremden nach den spanischen Kolonien, der ähnlich wie später in den nordamerikanischen Kolonien Englands selbst den Umsatz derselben mit dem Mutterlande und die Kroneinkünfte verringerte. Außerdem jedoch erlebte Spanien selbst eine friedliche und legitime Fremdeninvasion von unerhörtem Umfang[2]. Sie entzog den Spaniern beinahe den Rest ihres Handels und Gewerbebetriebs, sie wurde unentbehrlich, sie brachte den größeren Teil des Handels mit den Kolonien an sich und zog das amerikanische und spanische Geld an sich. Spanien selbst besorgte schließlich im 17. Jahrhundert nicht viel mehr als die Frachtschiffahrt und einen gewissen Teil des Handels mit seinen Kolonien. Im wesentlichen bezahlte es teuer mit seinen Edelmetallen die Warenlieferungen der Fremden.

Unter diesen spielten die Franzosen die Hauptrolle. Montchretien erklärt im Anfang des 17. Jahrhunderts bereits Spanien für ein gewissermaßen mit Franzosen bevölkertes Land. Jährlich wandern Ungezählte dorthin, um die Arbeiten zu tun, die die Spanier selbst nicht ausüben wollen oder können. Wenn sie genug erworben haben, so kehren sie wieder heim. Im späteren 17. Jahrhundert gingen wohl nicht selten die Edelmetallrückfrachten der spanischen Flotten zum größten Teil in fremde, namentlich französische Hand über. Selbst in den spanischen Kolonien machten nicht wenige Franzosen sich seßhaft, und beim Ausbruch des Krieges 1689 wagte die spanische Regierung nicht, sie alle aus ihnen auszuweisen, sondern nahm die Handwerker von der Maßregel aus[3].

---

[1] Duro a. a. O. II, S. 451, 458, III, S. 432, 483.

[2] Über ihre Bewertung durch den volkswirtschaftlichen Schriftsteller Lope de Deza 1618 vgl. R. Leonhard, spanische Agrarpolitiker des 17. Jahrhunderts, i. Jahrb. f. Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft 35, S. 645.

[3] H. H. Bancroft, Hist. of Mexico III, S. 223.

Die von Zeitgenossen ausgesprochene Behauptung, daß Frankreich im 17. Jahrhundert seine großen Kriege zu einem beträchtlichen Teil aus den vom spanischen Amerika seiner Volkswirtschaft zuströmenden Gewinnen bestritten habe, ist nicht vollständig aus der Luft gegriffen. Der Rolle der Fremden in der spanischen Volkswirtschaft und im spanischen Kolonialhandel ist noch lange nicht die Aufmerksamkeit geschenkt worden, die diesem Phänomen gebührt[1]. Frankreich begann die spanischen Kolonien, je mehr Spanien als Macht zurückging, als seine eigenen anzusehen, sich in der Rolle eines berufenen Beschützers und Vormunds zu fühlen.

Lange dauerte es, ehe Spanien sich darüber beunruhigt zeigte und die Regierung zu Abwehrmaßregeln schritt. Spanien wurde erst aufgeschreckt, als 1682 geniale französische Abenteurerlust am Mississippi das Lilienbanner hißte. Die Festsetzung am Golf von Mexiko, den Spanien als geschlossenes, nur seiner Schiffahrt zugängliches Meer betrachtet wissen wolle, sollte der französischen Herrschaft den Weg zu den heißbegehrten mexikanischen Silbergruben öffnen. Eine französische Flotte führte im Auftrage Ludwigs XIV. eine Informationsreise an den spanischen Küsten des Golfs aus. La Salle unternahm seinen verunglückten Versuch, an der texanischen Küste ein französisches Fort anzulegen. In den politischen Zirkeln Frankreichs wurden lebhaft Pläne einer Besetzung der nordamerikanischen Silberbergwerke und Neumexikos erörtert. Und wie wären diese erst beachtet worden, wenn man in Frankreich von dem Indianeraufstand gewußt hätte, der 1680 die Herrschaft und Kolonisation der Spanier in Neumexiko vernichtet hatte. Alle diese Maßregeln und Bewegungen in Frankreich erzeugten in den 80er Jahren eine lebhafte Unruhe in Spanien und drängten zum Handeln. Und fortan zeigt sich ein Jahrhundert lang das eigenartige Schauspiel, daß Spanien in Nordamerika eine ruckweise Expansion entfaltet, die jeweils durch äußere Einflüsse ausgelöst wird.

Im letzten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts ergriff Spanien

---

[1] Über die Lage der spanischen Gewerbe im 17. Jahrhundert vgl. auch R. Leonhard, Über Handwerkergilden und Verbrüderungen in Spanien, i. Jahrb. f. Nationalök. u. Statistik 3. F. 37 (1909), S. 750 ff. — Zu Obigem Daenell a. a. O. S. 191 ff.

Besitz von Texas mit etlichen Franziskanermissionen und Soldatenposten. Es stellte seine Herrschaft in Neumexiko wieder her, und neue Scharen von Kolonisten zogen ins Land. Es sicherte Florida mit den Waffen gegen das Herandringen schottisch-englischer Kolonisten von Norden her. Es besetzte die Pensacolabai an der nordöstlichen Golfküste östlich vom Mississippi und befestigte sie. Es zog die Halbinsel Californien endlich in seinen Machtbereich ein und übertrug sie den Jesuiten als Missionsfeld. Das mexikanische Vizekönigreich war der Ausgangspunkt dieser ganzen energischen Expansion. Das Ausland war überrascht davon und geneigt, dem geheimnisvoll abgeschlossenen spanischen Kolonialbesitz doch größere Kräfte und größere innere Einigkeit zuzutrauen, als es noch jüngst darin vorausgesetzt hatte.

Frankreichs nordamerikanische Politik war es auch in der Folge, die beide Nachbarmächte dort, England und Spanien, in Atem hielt. Sein Vorstoß ins Mississippigebiet löste gewissermaßen ein Wettlaufen aller drei um die herrenlosen mittleren Räume des Kontinents aus. Die Grenzen ihrer Gebiete und Einflußsphären rückten einander näher. Frankreich operierte dabei zunächst nach zwei Fronten. Der englische Einfluß, den die Händler aus den Carolinas unter den Indianerstämmen des östlichen Mississippigebiets ausbreiteten, sollte durch die französischen Missionare und Beamten hinter die Alleghanies zurückgedrängt werden. Nach Westen hin, in der Richtung auf Neumexiko sollte der spanische Einfluß unter den Steppenindianern beseitigt und Handelsbeziehungen zu den Minengebieten angeknüpft werden; Unternehmungen, die von den spanischen Beamten zwar nachdrücklich bekämpft, aber von den Geistlichen unter der Hand begünstigt wurden.

Der Kampf um das spanische Erbe war, soweit die Feindschaft Englands gegen Frankreich in Frage kam, in erster Linie ein Kampf um den spanischen Handel, insbesondere den Kolonialhandel. Ludwig XIV. suchte sofort die Thronbesteigung seines Enkels Philipp in Spanien zu benutzen, um für den französischen Handel Sondervorteile herauszuschlagen. Aber Spanien widerstand seiner Forderung, die Engländer und Holländer zugunsten der Franzosen vom spanisch-amerikanischen Handel auszuschließen. Nur das Monopol der Negerlieferung für die Kolonien gestand es 1702 Frankreich zu. Aber schon dies Zugeständnis öffnete dem

französischen Handel dorthin weite Aussichten, und Ludwig XIV. war durchaus gewillt, diese sofort bis zum Äußersten auszunutzen. England umgekehrt schloß mit seinem Verbündeten, dem Rivalen Philipps um die spanische Krone, Erzherzog Karl von Österreich, 1707 in Barcelona einen Geheimvertrag. Auch England erstrebte dadurch eine Handels- und Verkehrsgemeinschaft mit Spanien für die spanischen Kolonien, mindestens aber Freiheit des Verkehrs für die Engländer nach denselben unter den gleichen Bedingungen, denen die Spanier selbst unterstanden. Außerdem verpflichtete sich Karl zur völligen Aussperrung der Franzosen vom spanisch-amerikanischen Handel[1].

Besorgt sahen die Holländer auf die Bemühungen ihrer Feinde und Verbündeten um den spanischen Kolonialhandel. In ihrem Vertrag mit Spanien 1714 ließen sie sich das Versprechen geben, daß Spanien auf keine fremde Macht den Handel seiner Kolonien übertragen, sondern den früheren Zustand wieder herstellen, d. h. allen Fremden den Besuch Amerikas verbieten und ihn lediglich spanischen Untertanen vorbehalten werde. Zur Aufrechterhaltung dieser Politik sagten die Niederlande Spanien ihre Unterstützung zu. Ausgenommen davon wurde jedoch der Vertrag, den Spanien mit England soeben in Utrecht über dessen Handelsbeziehungen zu seinen Kolonien geschlossen hatte. Durch diesen hatte England den Platz gewonnen, den Frankreich 1702 sich zu reservieren gedacht hatte[2]. Der Negerasiento von 1713 war dem Wortlaut nach zwar ebenfalls längst nicht das, was England 1707 als geheimstes Ziel seiner Wünsche enthüllt hatte. Aber er genügte, um die französische Konkurrenz im spanischen Amerika stark zurückzudrängen, und er wurde von England ebenso eigenmächtig zu einem allgemeinen Warenhandel nach dem spanischen Amerika erweitert, wie es Ludwig XIV. 1702 geplant hatte.

Und fortan war Spanien in seinem nordamerikanischen Besitz der französischen Sorge überhaupt ledig. Frankreich war genötigt, immer ausschließlicher seine Kräfte gegen Osten, gegen das englische Kolonialgebiet zu konzentrieren. Ja, es bildete sich eine ge-

---

[1] Daenell a. a. O. S. 193 f.

[2] G. Lobé, Guide aux droits civils et commerciaux des étrangers en Espagne, 1821, S. 202.

wisse Interessengemeinschaft zwischen Spanien und Frankreich in Nordamerika. Denn angesichts der wachsenden Macht Englands konnte Spanien nur wünschen, daß die französische Herrschaft am Mississippi wie ein breiter schützender Damm seinen eigenen Besitzungen vorgelagert blieb. Diese Hoffnung wurde durch den englisch-französisch-spanischen Krieg vernichtet. Im Frieden von Paris 1763 gewann England außer Canada die Mississippilinie mit Ausnahme von New Orleans und mit dem spanischen Florida und Pensacola zugleich eine breite Stellung am Golf. Und nun gab Frankreich seine Stellung in Nordamerika überhaupt verloren und warf seinen ganzen noch übrigen Besitz dort Spanien in den Schoß. Ein sehr widerwillig und zögernd von Spanien angetretenes Vermächtnis. Denn damit trat das Gefürchtete ein. Der schützende Puffer des französischen Kolonialbesitzes verschwand. England wurde der Grenznachbar Spaniens in Nordamerika.

Wieder gab es jetzt in den 60er und 70er Jahren einen der charakteristischen Rucks in der spanischen Expansion in Nordamerika. Die englische Gefahr drängte Spanien zur Festigung und Ausdehnung seines Besitzes. Durch eine Militärkolonisation hauptsächlich mit französischen Canadiern stärkte es seine Stellung im östlichen Texas. Und dieselben Elemente gaben seiner neuen Herrschaft an der Mississippilinie im heutigen Missouri und Louisiana größeren Halt. Der große binnenländische Norden des Vizekönigreichs von Durango an bis einschließlich Neumexiko und Texas wurde dem Regiment des Vizekönigs entzogen und als besondere Generalkapitanie mit einer Markverfassung nach Art unserer mittelalterlichen Marken zur Erhöhung seiner militärischen Schlagfertigkeit ausgestattet. Die reguläre Truppenmacht wurde vermehrt und die gesamte Einwohnerschaft zum Waffendienst verpflichtet. Unmittelbar richteten sich diese Maßregeln gegen die kräftigen Reitervölker der Steppen, die Apachen und Comanchen, zu denen jetzt noch die Osagen hinzugekommen waren. Spanien fürchtete nicht mit Unrecht, daß nun England, wie einst Frankreich, diese Stämme in sein Interesse ziehen und systematisch gegen seine Grenzkolonien ausspielen könnte [1]. Die Bevölkerung dieses

---

[1] Vgl. übrigens L. Alaman, Historia de Mejico desde . . . el año 1808, I, 1849, S 45 f.; H. H. Bancroft, Hist. of Mex. III, S. 402 ff., 411.

Nordens lebte überhaupt wegen der beständigen Bedrohung durch die Steppenindianer konzentrierter. Das System der Einzelsiedlungen war hier im ganzen wenig oder garnicht verbreitet. Aber diese Provinzen besaßen das tüchtigste Kolonistenmaterial. Es entstammte vornehmlich dem kräftigen Nordspaniertum. Humboldt u. a. rühmen an ihm größere Energie und Leistungsfähigkeit, schnellere Auffassung und höheren Intellekt. Die härteren Naturbedingungen und der beständige Kampfzustand gegen die indianischen Nachbarn trugen das ihre zur Ausbildung oder Unterhaltung dieser Fähigkeiten bei[1].

Völlig verschieden waren die Bedingungen des heutigen Californien. Denn auch von diesem Lande ergriff Spanien, um englischen Absichten zuvorzukommen, nunmehr seit 1769 Besitz bis hinauf nach San Francisco. Rasch entstand im näheren Bereich der Küste eine vielgliedrige Kette von militärischen Presidios und Fransziskanermissionen von zum Teil imposanter Anlage und schöner Architektur. Keine Gefahr drohte hier den einzeln sich Ansiedelnden unter den friedlichen kleinen Indianervölkern. Aber die Einwanderung in diese fruchtbaren Gegenden erfolgte gleichwohl langsam. Das engherzige Verwaltungsprinzip der Presidios hinderte, wie auch in Texas, die Ansiedlung und Beschäftigung der Soldaten als Kolonisten. Die Missionen aber waren wie auch anderwärts der Einwanderung überhaupt feindlich gesinnt. Sie fürchteten von einer vermehrten Einwanderung eine Störung in ihrem angemaßten behaglichen Besitz des besten Landes und der Indianer. Sie wehrten Einmischungen der weltlichen Gewalt in die Verhältnisse der Indianer, die kaum etwas anderes als stumpfe Arbeitssklaven der Kirche waren, scharf und eifersüchtig ab[2]. Sie verlangten von den Beamten eine lediglich dienende Rolle neben sich. Dieselben Verhältnisse bestanden so ziemlich in allen nordamerikanischen Kolonien Spaniens, und beständiger, die Indianer und die Ansiedler verwirrender Hader zwischen Geistlichkeit und Beamtentum war überall die Folge.

Die Ausdehnung der spanischen Herrschaft und Kolonisation

---

[1] A. v. Humboldt, Essay politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne I, 1811, S. 291, 304, auch Mühlenpfordt, Republik Mexico, II, S. 402, 513.

[2] Vgl. auch A. v. Humboldt a. a. O. I, S. 322.

auf Obercalifornien gab dem Seehafen San Blas an der mittleren Westküste des heutigen Mexico eine erhöhte Bedeutung. Einst war er als Stützpunkt für die Entdeckungsfahrten in der Nachbarschaft ins Leben gerufen. Jetzt mit der wachsenden Bedeutung des Nordwestens, der Zunahme der englischen und der russischen Schiffahrt dorthin wurde er ausgebaut mit Werften, Arsenalen, Warenhäusern und wurde Sitz eines Marinedepartements, dem die Regelung speziell der Verbindung mit Californien und der nordwärts gerichteten spanischen Schiffahrt oblag.

Die englische Gefahr hatte aber für Spanien noch eine andere Seite, und diese war kommerzieller Natur. Die Zugeständnisse des Utrechter Friedens hatte England benutzt, um einen enormen Schmuggelhandel mit den spanischen Kolonien zu entwickeln, der den Handel und die Einkünfte Spaniens empfindlich verminderte, um so mehr, da die koloniale Bevölkerung dem illegalen Handel vielfach Vorschub leistete. Dagegen versuchte Spanien nun, sich durch weitgehende Reformen seines Kolonialverkehrs zu schützen. Der Zwang des gebundenen Wegs und der Flottenfahrt wurde beseitigt. Der Handel nach den verschiedenen Kolonien wurde allmählich einer größeren Anzahl spanischer Häfen wieder freigegeben. Der Verkehr der Kolonien untereinander wurde gestattet u. a. m. Vor allem aber erfuhren die den spanisch-amerikanischen Verkehr schwer belastenden Zölle eine beträchtliche Herabsetzung. Die günstigen Wirkungen dieser Politik zeigten sich rasch. Denn im späteren 18. Jahrhundert nahmen der Kolonialverkehr und Spaniens Einkünfte daraus bedeutend zu. Dem überwuchernden illegalen Handel der Fremdem war der Anreiz genommen, und die im Laufe der Zeit recht dürftig gewordenen Verbindungen zwischen den Kolonien und dem Mutterland wurden wieder belebt und vermehrt.

Und gleichzeitig machte auch Spanien selbst unter einer umsichtigen Industrieschutzpolitik, die mit allen Mitteln des französischen Merkantilismus arbeitete, wirtschaftlich wieder Fortschritte. Freilich war die Schaffung von Manufakturen nur möglich, indem fremde Arbeitskräfte und Unternehmer ins Land gezogen wurden. Und wieder waren es Franzosen, die sich besonders zahlreich einstellten. Lediglich Ausländer beherrschten die Technik der neuen spanischen Gewerbe, die u. a. auch den sehr bedeutenden Import

schlesischer Leinwand ersetzen sollten, der über Hamburg nach Spanien und seinen Kolonien ging[1].

Jedoch die englische Gefahr für Spanien in Nordamerika verschwand ebenso schnell, wie sie aufgetaucht war. Das bewirkte die Revolution der englischen Kolonien gegen ihr Mutterland. Der Aufstand stellte Spanien vor eine schwere Entscheidung. Sein Haß und sein Wunsch, England geschwächt zu sehen, waren groß. Aber durfte es im Hinblick auf seine eigene widerstrebend werdende Kolonialbevölkerung einen Sieg der Rebellen wünschen, sie gar zu unterstützen wagen? Der Fortbestand der englischen Herrschaft an der Mississippilinie mochte künftig ein wertvoller Schutz für den spanischen Kolonialbesitz gegen ein vergrößerungslustiges republikanisches Gemeinwesen sein. Doch das Drängen Frankreichs und das Vordringen der Nordamerikaner nach Illinois und ihre Pläne auf Florida führten Spanien zur Teilnahme an dem Krieg gegen England. Konnte dieses seinen Besitz im Mississippigebiet nicht mehr halten, so mußte Spanien möglichst viel davon zu erraffen suchen, um die Ausbreitung der Vereinigten Staaten zu hemmen, die der spanische Minister Aranda schon auf dem Marsche nach den Silberminen von Mexico zu sehen vermeinte. Aber es kam anders. Die Ansprüche Spaniens auf den ganzen bisher englischen Besitz bis hin zu den Alleghanies drangen im Frieden nicht durch. Und die Absichten Frankreichs, das seine nordamerikanischen Verbündeten nicht zu mächtig werden lassen wollte und darum aus den Indianerstämmen zwischen dem Ohio, dem Mississippi und den Floridas eine der nordamerikanischen Einwanderung verschlossene Reservation unter spanischem Protektorat machen wollte, wurden gegenstandslos durch die geheime Verständigung zwischen der Union und England. Statt Englands wurde die Union 1782 am Mississippi der Grenznachbar Spaniens. Doch gelangte Spanien wieder in den Besitz der beiden Floridas, und damit war der mexikanische Golf nun wirklich ein spanisches Meer.

Die Stellung Spaniens in Nordamerika war unnatürlich. Denn

[1] Vgl. R. Leonhard, Zwei Beiträge zur spanischen Wirtschaftspolitik im 18. Jahrhundert, i. Zeitschr. f. die ges. Staatswissenschaft 65 (1909), S. 563 ff.

es versperrte mit kaum besiedelten Gebieten der rasch zu Hunderttausenden anwachsenden Bevölkerung des Mississippigebiets die natürlichen Wege zum Golf und die nach Westen vorwärtsdrängende Expansion. Spanien hat versucht, seine Stellung zu festigen. Vergeblich hat es die inneren Gegensätze zwischen dem Neuland und den alten atlantischen Staaten der Union zu seinem Vorteil auszunutzen, die Bevölkerung des Neulands durch wirtschaftliche Vergünstigungen in sein politisches Interesse zu ziehen versucht. Ohne besonderen Erfolg hat es von der Auswanderungslust, die im Zusammenhang der französischen Revolution in Frankreich, den Niederlanden und Westdeutschland stark war, Vorteil für seine Grenzlande zu ziehen versucht. Die Einwanderer, die am weitaus zahlreichsten kamen und dort unter seiner Herrschaft sich ansiedeln wollten, waren Nordamerikaner. Unerbittlich schienen die benachbarten spanischen Besitzungen ihre Beute werden zu müssen. Und wenn die Spanier auf die wirtschaftliche Tüchtigkeit der bei ihnen ansässigen Angloamerikaner und Pennsylvaniadeutschen sahen und sie mit den Leistungen ihrer Creolen verglichen, so konnten sie dadurch in ihrer Besorgnis nur sehr bestärkt werden.

Noch einmal schien sich da für Spanien in Nordamerika durch die Rückabtretung des westlichen Mississippigebiets an Frankreich die Aussicht auf einen fremden Schutzdamm gegen den Andrang der Union zu ergeben. Es ist bekannt, wie infolge der veränderten Konstellation in Europa und der Drohungen der Union dieser Besitzwechsel 1803 als ein ungeheurer Landkauf der Vereinigten Staaten endete, der sie zum Grenznachbarn Neumexikos machte. Alsbald fochten sie die Rechtmäßigkeit der spanischen Herrschaft in Texas an und richteten begehrlich die Augen auf die Floridas.

Unaufhaltsam trieb die spanische Kolonialmacht ihrem Untergang entgegen. Eins war mit der Zeit zum andern gekommen, um das Creolentum dem Mutterlande zu entfremden. Nun verschaffte die freiere Gestaltung des spanisch-amerikanischen Verkehrs der Aufklärung und ihren Freiheitsideen, die in Spanien selbst bis in die höchsten Regierungskreise einen starken Anhang besaßen, raschere Verbreitung in den Kolonien. Die Inquisition vermochte ihre literarischen Erzeugnisse von ihnen nicht mehr fernzuhalten. Selbst die Exportindustrie mußte agitatorischen

Zwecken dienen. Auf den kleinen täglichen Gebrauchsgegenständen, die aus England und Frankreich exportiert heimlich den Weg in die spanischen Kolonien nahmen, sah man eine allegorische Figur mit der Aufschrift: Libertad Americana. Und zwei erfolgreiche Revolutionen warben für sie. Aber nicht ihr Beispiel allein. In England war schon 1741 die fremde Weise von der Befreiung spanisch Amerikas erklungen, nicht durch Eroberung, denn das fordere die europäischen Rivalen heraus, sondern durch Revolutionierung, denn so werde für Englands Handel und Wohlstand am besten gesorgt. Ein wachsendes, praktisches Interesse aber wandte England der Aufwiegelung der Creolen erst seit der Revolution seiner eigenen Kolonien zu. In London vor allem, dann auch in Philadelphia, Cadix und den Zentren der Kolonien bildeten sich die Geheimgesellschaften der »racionales caballeros«. Voll Überhebung blickten sie auf das Geistesleben des Mutterlandes wie auf etwas Stagnierendes herab. Mit Betonung begannen sie seit der nordamerikanischen und seit der französischen Revolution die Bezeichnung Spanier zurückzuweisen und sich Amerikaner zu nennen. Aber das Mutterland wußte angesichts aller sich mehrenden Sturmzeichen nichts anderes zu tun, als durch vermehrte Überwachung, Zurückweisung und Übergehung die Creolen noch mehr zu reizen. Da brachte die politische Katastrophe Spaniens selbst im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts auch die Entscheidung für die Kolonien und für Spaniens ganzes Kolonialsystem.

Niemals in den 300 Jahren seiner Kolonialherrschaft haben die Rivalen und Gegner Spaniens ernstliche Eroberungsabsichten gegen seine Kolonien entwickelt, obwohl die Abneigung der Indianer gegen die Weißen, der Creolen gegen das Mutterland bekannt war, obwohl die amerikanischen Edelmetalle in einem Zeitalter, das soviel Gewicht auf ihren Besitz legte und so gierig nach ertragreichen Kolonien war, besonders verlockend sein mußten. Gewiß hat gegenseitige Eifersucht die europäischen Mächte in ihren Unternehmungen gegen Amerika fühlbar gelähmt. Aber auch die Natur hat den Spaniern die Bewahrung ihrer Kolonien erleichtert. Das fieberreiche Küstenklima nötigte sie zur Ansiedlung in den höher gelegenen Binnenländern, hielt die Fremden ab, entzog die

Verhältnisse der Kolonien ihren Blicken. Im allgemeinen behauptete sich im Auslande der Glaube, daß die Stärke und die Verteidigungskräfte der Kolonien groß seien. Spanien wußte diese Täuschung geschickt zu erhalten durch sein Absperrungssystem. Nur wenige Häfen vermittelten den Verkehr mit der Außenwelt; die Kolonien schauten gewissermaßen nur aus wenigen Augen und nur auf das Mutterland. Und das System ihrer Organisation und Verwaltung war überaus homogen und festgefügt. Alle diese Momente haben zusammengewirkt, Spanien seinen Kolonialbesitz zu erhalten, bis der Sturmwind einer neuen Zeit das dichte Gewebe spanischer Verwaltungskunst zerriß und auch in diese verschlossen gewesene Welt neues und selbständiges Leben hineinfegte.

X.

hansa und Deutsche Hanse.

Von

Walther Stein.

Die Bedeutungsentwicklung des Wortes hansa zu verfolgen, lohnt sich auch heute noch. Das Wort hat seine Geschichte gehabt, und wer diese Geschichte kennt, wird darin wichtige Aufklärungen über gewisse Teile der Handelsgeschichte und der politischen Geschichte finden, die weit über die Erkenntnis des bloßen Wortsinnes hinausgehen. Eine vollständige und erschöpfende Geschichte des Wortes besitzen wir heute noch nicht. Wir wissen — um diese Geschichte in einigen wenigen großen Zügen anzudeuten —, daß das Wort bis zum 9. Jahrhundert eindeutig erscheint: Volksmenge, Schar, cohors. Dann tritt es im 12. Jahrhundert in den Urkunden auf an zahlreichen Orten und in verschiedenem Sinne: Gemeinschaft (Grundbedeutung), Abgabe, Recht, aber in beschränkter Anwendung. Indem seine Anwendung sich in den folgenden Jahrhunderten erweitert, beginnt allmählich der frühere Sinn des Wortes an manchen Stellen zu verblassen. Gegen das Ende des Mittelalters verstand man, in Gelehrten- und Laienkreisen, vielfach das Wort überhaupt nicht mehr.

Es ist nicht meine Absicht, an dieser Stelle auf die allgemeine Geschichte des Wortes wieder näher einzugehen. Nur ein Teil derselben muß nochmals kurz in die Erörterung gezogen werden. Nicht um die Untersuchung weiterzuführen, sondern um verwirrende Eingriffe in den bisherigen Gang der Untersuchung abzuwehren. Meinen Darlegungen über die Bedeutung von hansa[1], welche ihre Entstehung namentlich Feits Erörterungen über alte und neue

[1] Jahrg. 1909, S. 53 ff.

Deutungen des Wortes hansa[1] ihre Entstehung verdankten, hat Kolmar Schaube, mit dessen älteren Forschungen sich meine Untersuchungen beschäftigten, in der Historischen Vierteljahrsschrift 15. Jahrg., 1912, S. 194—221, widersprochen. Die Einwendungen, die er beibringt, sind unbegründet und im einzelnen leicht zu widerlegen. Ehe dies geschieht, schicke ich einige allgemeine Bemerkungen voraus. Denn Schaube unterläßt es, den Leser über die Verschiedenheit unserer Auffassung der Bedeutungsentwicklung des Wortes im allgemeinen und über die Verschiedenheit unserer Untersuchungsmethoden in gehöriger Weise aufzuklären. Ich hole das nach.

Die frühere Ansicht Schaubes ging dahin, daß das im 12. Jahrhundert in den Urkunden erscheinende Wort hansa — das nicht identisch sei mit dem älteren, bis zum 9. Jahrhundert bezeugten gleichlautenden Wort hansa — bei seinem Erscheinen und auch weiterhin überwiegend »Abgabe« bedeutet habe[2]. Demgegenüber erklärt nun Schaube, daß er »jetzt überhaupt die Bedeutung von hansa als Recht zum gewerbsmäßigen Handelsbetriebe in den Vordergrund stelle«. Dieses Zugeständnis versteckt sich zwar in einer Anmerkung[3]. Es verdient aber gebührend ins Licht gestellt zu werden. Schaube hat damit seine Ansicht von der anfänglich überwiegenden Bedeutung von hansa = Abgabe aufgegeben und den Rückzug angetreten.

Schaube nimmt den Ausgang von einem Satz meiner Ausführungen in einer Abhandlung, Zur Geschichte älterer Kaufmannsgenossenschaften[4], wo, entsprechend dem übrigen Inhalt und Zweck des Aufsatzes, nur von der Bedeutung des Wortes hansa als Schar der Kaufleute in der Fremde die Rede ist und die Frage der Bewaffnung der Kaufleute auf Reisen erörtert wird. Ich hatte im Eingang meiner Untersuchungen über hansa über Schaubes Ansichten sachgemäß referiert. Auch Schaube hätte den Leser in objektiver Weise über das Ergebnis meiner Untersuchungen aufklären sollen. Dies Ergebnis besteht, um es ganz kurz zu rekapitu-

---

[1] Jahrg. 1907, S. 275 ff.

[2] Vgl. mein Referat Jahrg. 1909, S. 54.

[3] Hist. Vierteljahrsschr. a. a. O., S. 215, Anm. 2.

[4] Jahrg. 1910, S. 578.

lieren, darin[1]: hansa wird [bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts] nur in Angelegenheiten des Handels gebraucht und zwar nur in solchen des auswärtigen Handels. Dort habe man daher in erster Linie seinen Ursprung zu suchen, d. h. seinen Gebrauch herzuleiten. Mit dem Wort hansa war der Sinn einer Gemeinschaft (Personengemeinschaft) verbunden. Wo hansa als Zahlung, Abgabe, Gebühr begegnet, liegt die Bedeutung Gemeinschaftsabgabe, -zahlung usw. vor, wo als Recht, Handelsrecht die Bedeutung Recht einer Gemeinschaft. Die Bedeutung von hansa ist: Gemeinschaft, Vereinigung von Kaufleuten in der Fremde, im Auslande, und zwar der Heimatgenossen, der engeren aus der Stadt oder der weiteren aus dem Territorium oder Landschaft oder Nachbarschaft. Die Gemeinschaft erhebt für den Vorzug ihrer Geschlossenheit, womit naturgemäß oft Handelsrechte verbunden sind, Gebühren von den neu sich Anschließenden, und man wendet daher die Gemeinschaftsbezeichnung auch an auf die Gebühr und auf die Rechte der Gemeinschaft. An diesen Ergebnissen können, wie sich zeigen wird, Schaubes Einwendungen nichts ändern.

Schaube bemängelt die Methode meiner Untersuchung. Er bemerkt, indem ich Zeugnisse aus der Zeit nach der Mitte des 13. Jahrhunderts prinzipiell aus meiner Betrachtung ausschiede, hätte ich mich selbst der Möglichkeit der Erkenntnis des wahren Wesens der hansa beraubt. Auch diese Stelle verbirgt sich in einer Anmerkung[2]. Schaube hätte getrost dem Leser die Gründe der sehr berechtigten Selbstbeschränkung, die ich mir bei der Untersuchung auferlegt habe, mitteilen sollen. Es handelt sich um die Beantwortung der Frage, wie das in den Urkunden des 12. Jahrhunderts nach langer Pause wieder begegnende Wort hansa sich verhält zu dem älteren, im Gotischen, Angelsächsischen und Althochdeutschen vorkommende Wort hansa = Schar, das zuletzt im Althochdeutschen des 9. Jahrhunderts mit cohors wiedergegeben wird. Weil zwischen dem 9. und dem 12. Jahrhundert die auch für die Handelsgeschichte sehr dunkle und überlieferungsarme Lücke des 10. und 11. Jahrhunderts klafft, habe ich es für richtig gehalten, dem willkürlichen Heranziehen der massenhaften Erwähnungen des

[1] Jahrg. 1909. S. 88 f., 111 f.
[2] A. a. O., S. 205, Anm. 3.

Wortes hansa in den spätmittelalterlichen Quellen mit seinen verschiedenen Bedeutungen und Anwendungen Schranken zu ziehen. Aus den spätmittelalterlichen Quellen für die Geschichte des Wortes kann jeder nach Belieben Zitate für diese oder jene Meinung beibringen und damit nicht nur jede Diskussion überflüssig machen, sondern auch jede Erkenntnis mit dem Anschein des Rechts und der quellenmäßigen Begründung verhindern. Überdies gehen während des 13. Jahrhunderts in dem Handelsleben der Länder, in denen das Wort hansa erscheint, so bedeutende Veränderungen vor, daß es auch aus diesem Grunde geraten scheint, die ältesten Zeugnisse über hansa für sich zu betrachten und sie nicht willkürlich mit den späteren zu vermischen. Denn nur so dürfte es möglich sein, die dem 12. Jahrhundert eigentümlichen Zustände genauer kennen zu lernen und sodann mit Hilfe der damit erworbenen Kenntnisse Rückschlüsse zu wagen auf die Zustände der beiden vorhergehenden, für die spezielle Geschichte des Wortes hansa toten Jahrhunderte, und weiter eine Verbindung herzustellen mit dem im 9. Jahrhundert bezeugten hansa = cohors. Aus diesen Gründen habe ich die Mitte des 13. Jahrhunderts als Endtermin für die Heranziehung der Erwähnungen von hansa in den Quellen gewählt[1]. Damit ist der Willkür ein Riegel vorgeschoben und dürfte der häufig vorkommende Fehler, daß bei der Feststellung älterer Zustände durch Rückschlüsse aus späteren Quellen die inzwischen eingetretenen Veränderungen außer acht gelassen werden, nach Möglichkeit vermieden sein. Auch hier liegt Schaubes Fehler in seinem Mangel an Methode; die Willkür seines Verfahrens hat denn auch bereits den Erfolg gehabt, daß er selbst, wie erwähnt, seine frühere Ansicht fallen lassen mußte.

Eine Frage zweiten Ranges ist zunächst die, ob hansa = cohors

[1] Den hansarius ville, der in Rouen in einer Urkunde von 1254, also auf der Grenze des von mir berücksichtigten Zeitabschnitts, erscheint, hätte ich der Vollständigkeit wegen in die Untersuchung über hansa einbeziehen können. Die Stelle steht bei Schaube, Festschrift S. 161. Doch trägt die Erwähnung des hansarius und die Umstände, unter denen das Wort erscheint, zur Erklärung des Wortes hansa nichts bei. Auch fällt Rouen in den von mir S. 87 f. für die frühere Zeit festgestellten Verbreitungskreis des Wortes. Übrigens liefert die Stelle selbst keinen Beweis für die Richtigkeit der Behauptung Schaubes a. a. O., daß der hansarius in Rouen der Erheber der hansa gewesen sei.

bewaffnete Schar bedeuten kann. Denn auch wenn diese Bedeutung bewaffnete Schar eliminiert wird, bleibt die von Schaube bestrittene Bedeutung Schar. Schaube wendet sich gegen meine angebliche Ansicht, daß cohors im späteren Latein stets bewaffnete Schar bedeute, es bringe auch den Begriff Schar, Menge zum Ausdruck. Er bestreitet weiter die Richtigkeit meiner Nachweise über die Bewaffnung der Kaufleute[1]. Wie steht es mit cohors? Die Bedeutung von cohors kommt deshalb für uns in Frage, weil an der einzigen Stelle, in der das Wort hansa im ahd. (9. Jahrh.) erwähnt wird, im Tatian — es ist die letzte Erwähnung vor dem Auftreten des Worts in den Urkunden des 12. Jahrhunderts — hansa = cohors gesetzt wird. Wenn nun cohors nicht nur Schar, Menge, sondern auch bewaffnete Schar bedeutet, was ja auch Schaube nicht leugnet, so bleibt es doch für uns und auch für Schaube im Dunkeln, welche von beiden Bedeutungen — die allgemeine oder die spezielle — der Autor der Tatianstelle mit cohors verbunden hat. Daraus folgt für den Forscher die Pflicht, bei der Untersuchung der Frage nach der Bedeutung des Wortes hansa beide Deutungen von cohors, die allgemeine und die spezielle, zu berücksichtigen. Die allgemeine macht keine Schwierigkeiten. Wenn aber im 9. Jahrhundert der Tatian unter cohors bewaffnete Schar verstand oder mitverstanden wissen wollte, entsteht die Frage, ob auch die Verhältnisse der Kaufleute — denn nur auf solche findet, wie gesagt, im 12. und in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts das Wort hansa Anwendung — auch das Wort cohors in der Bedeutung bewaffnete Schar zutreffen konnte. Diese Frage bejahen die Quellen, und alle Nörgeleien Schaubes können daran nichts ändern. Die Kaufleute haben auf ihren Handelsreisen, wo sie sicherlich oft oder in der Regel in Gemeinschaft, in einer Schar vereinigt einherzogen, Waffen verschiedener Art mit sich geführt und getragen. Zeugnisse der Gesetze, Urkunden, Geschichtschreiber und Dichter beweisen das. Helmold braucht einmal die Worte cohors institorum[2] zur Bezeichnung der mit dem Härings-

---

[1] Auch mein Aufsatz über ältere Kaufmannsgenossenschaften, Jahrg. 1910, S. 571 ff., wo Nachweise über die Bewaffnung von Kaufleuten gegeben sind, beschränkt sich auf die Besprechung der Verhältnisse der älteren Zeit, bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts.

[2] Über institor = Kaufmann, nicht in der später engeren Bedeutung Krämer, s. a. a. O. S. 317 ff.

fang bei Rügen beschäftigten Kaufleute, die mit den heidnischen Bewohnern Rügens in Streit gerieten, infolgedessen die Rugianer die Kaufleute anzugreifen beschlossen und ihnen für den nächsten Tag den Kampf ansagten. Das Verhalten der Rugianer und die Worte Helmolds lassen darauf schließen, daß die Kaufleute mit Waffen versehen waren und den Landesbewohnern gegenüber wie eine bewaffnete Macht[2] erschienen. Schaubes Frage, ob denn die Häringsfänger sich bewaffnet an ihre Arbeit gemacht hätten usw., erledigt sich von selbst. Es handelt sich hier und überhaupt bei der Erörterung der Frage nach der Bewaffnung der reisenden Kaufmannsschar nicht darum, ob sie unaufhörlich und bei jeder Gelegenheit zum Kampf gerüstet war, sondern ob sie derart mit Waffen versehen war, daß sie Angriffe und Gefahren mit den Waffen bestehen konnte. Wo sie es für nötig hielten, werden die Kaufleute die Waffen zum Gebrauch bereit gehalten haben, wo nicht, werden sie unbewaffnet gereist und tätig gewesen sein. Erschienen sie in Waffen, so konnten sie allerdings oft den Eindruck einer Kriegerschar erwecken, wiewohl selbstredend der Unterschied zwischen den Berufskriegern der Zeit und den bewaffneten Kaufleuten bestehen blieb und dem Kundigen bekannt war. Schaube macht zwar mit stupendem Scharfsinn einen Unterschied zwischen Waffen mitführen und Waffen tragen, bewaffnet sein. Das erstere gibt er zu, das letztere nicht. Wenn es von Kaufleuten, die auf der Reise von Heiden angegriffen wurden, heißt: ad arma concurrerunt, defensacula undique sibi praeparaverunt, so argumentiert Schaube: wenn sie bewaffnet gewesen wären, hätten sie doch nicht erst zu den Waffen zu eilen brauchen! Daß die gemeinsam reisenden Kaufleute nicht Rüstung und Waffen, oder genauer nicht die volle Rüstung und alle Waffen der Berufskrieger und in der Regel auch nicht nach Art der Berufskrieger trugen, habe ich hinreichend deutlich hervorgehoben und versteht sich von selbst. Das Verhalten der Reichsgesetzgebung, welches ich S. 577 charakterisierte, zeigt uns die Verhältnisse um die Mitte des 12. Jahrhunderts.

Unrichtig erklärt Schaube die Bestimmungen der Statuten der Carität von Valenciennes, einer Kaufmannsvereinigung, nach

---

[1] Natürlich ist nicht friedliche Kriegerschar, wie Schaube S. 195 druckt, sondern feindliche Kr., wie ich schrieb, zu lesen.

welchen ein Mitglied, das ohne Waffen, nämlich ohne Panzerrock, Bogen und Pfeile zum Markt geht, in Strafe fällt. Die Artikel der Statuten, §§ 8—10, die hiervon und von dem gemeinsamen Auszug handeln, gehören, trotz Schaubes Widerspruch, zusammen. Denn in den vorhergehenden und den nachfolgenden Artikeln ist von anderen Dingen die Rede. Also handelt es sich zweifellos um Reisen der Genossen zu Märkten und um die Vorschrift, auf dieser Reise bewaffnet zu sein. Schaube will zwar nichts davon wissen, daß diese Reisen (quiconque ira au markiet) nach fremden Märkten stattgefunden hätten und bezeichnet »fremden« als willkürliche Einschiebung. Von der bisherigen sinnlosen Erklärung, daß der eigene Markt in Valenciennes gemeint sei, hat uns Pirenne, an den ich mich hier anschloß, glücklich befreit. Ich wiederhole seine verständige Bemerkung: on se demande vainement quel aurait pu être le but d'une semblable pratique; es müßten daher fremde Märkte gemeint sein. Schaube freilich erklärt, es handle sich sichtlich um Versammlungen der Genossen, sei es beim Ausbruch innerer Unruhen, sei es zur Verteidigung der Stadt. Zunächst: um Versammlungen der Genossen? davon steht in dem betreffenden Paragraphen auch nichts; Schaube sieht sich eben selbst genötigt, zu ergänzen. Ja noch mehr, warum sollen sich die schlichten Worte quiconque ira au markiet gerade nur auf Ausbruch von Unruhen und Verteidigung der Stadt beschränken? Besuchten die Genossen (Kaufleute!) den Markt ihrer Stadt nur zu solchen Zwecken? Die Auslegung der allgemeinen Fassung verlangt doch auch Berücksichtigung der gewöhnlichen und regelmäßigen Fälle des Marktbesuchs. So führt sich Schaubes Auslegung selbst ad absurdum. Nur Pirennes Erklärung bietet einen annehmbaren Sinn, und der folgende Paragraph, der vom gemeinsamen Auszug der Genossen aus der Stadt spricht, liefert den weiteren Beweis für die Richtigkeit der Auslegung Pirennes, daß es sich um den Besuch fremder Märkte handelt. Schaube streitet weiter um Worte, wenn er meint, es habe doch von der Behörde des fremden Marktes abgehangen, ob sie das Waffentragen auf dem Markt gestatten wolle, und die Kaufleute hätten doch nicht im Panzerhemd und mit Bogen und Pfeilen ausgerüstet auf dem Markt Handel getrieben. Schwerlich wohl. Doch ist es nebensächlich, wie man sich den Handelsbetrieb während des Marktes

denkt. Die Hauptsache ist, daß die Reise zu fremden Märkten gemeint ist und daß die Genossen auf dieser Reise bewaffnet waren oder Waffen mit sich führten, wie man es nennen will.

Die Äußerungen der Dichter scheinen sich zu widersprechen. Wolfram von Eschenbach läßt im Parzival die Tochter der Herzogin sagen, daß das Mitführen von Schilden eine viel geübte Sitte der Kaufleute sei. Ein anderer Dichter sagt, daß ein Kaufmann nach Sitte der Kaufleute keinen Harnisch getragen habe. Ob das im einzelnen richtig ist oder nicht, und ob überhaupt in den verschiedenen Aussagen ein sachlicher Widerspruch steckt, läßt sich aus diesen und anderen Dichtungen nicht entscheiden. Ist es die Absicht der Dichter, die Realität der Zustände ihrer Zeit allseitig und einwandfrei zu beschreiben[1]? Wir brauchen auf die allgemeine Frage nach der Zuverlässigkeit der Schilderung von Zuständen bei Dichtern nicht einzugehen. Niemand macht auch den Dichter für die Richtigkeit der Einzelheiten seiner Beschreibungen verantwortlich. Uns genügen auch die vorhandenen Nachrichten über die Bewaffnung der reisenden Kaufleute in Gesetzen und Urkunden (in Stadtrechten von Gent, Brügge und Audenaarde) und bei Geschichtschreibern. Wenn uns aus dieser frühen Zeit nicht zahlreichere Nachrichten zu Gebote stehen — einzelnes mag in Zukunft noch bekannt werden —, so muß man sich erinnern, daß die Quellen zur deutschen Handelsgeschichte des 12. und auch zur ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts im ganzen noch recht dürftig fließen. Übrigens habe ich, um von der Wehrhaftigkeit der Kaufleute in jenem Zeitalter einen Begriff zu geben, hingewiesen auf die Teilnahme der Kaufleute an der Eroberung Livlands, wo die nicht in Livland ansässigen, sondern nur zu vorübergehendem Handelsbetrieb dort verweilenden »mercatores« bei den Heerfahrten eine eigene Gruppe bildeten neben den »cives« von Riga und den Kreuzfahrern, und

[1] Aus dem Gudrunliede, Schaube S. 197, wo sich die Recken als Kaufleute verkleiden, die nun keine Waffen führen, läßt sich für die Frage nach der Bewaffnung der Kaufleute auf Reisen meines Erachtens nichts Bestimmtes entnehmen. Die Recken wollen, indem sie sich verkleiden und keine Waffen anlegen, jeden Anlaß vermeiden, für Krieger gehalten zu werden. Und nun sieht man sie »in burgaere mâze«. Das zeigt, wie der Dichter den Gegensatz konstruiert; zuerst Krieger und Kaufmann, jetzt Krieger und Bürger, letzterer der krassere und augenfälligere Gegensatz.

wo man ihnen sogar einen Anteil gewährte an dem eroberten Lande[1].

Denselben Mangel an Verständnis zeigen Schaubes Ansichten über die Entstehung der Hanse in St. Omer und die der flandrischen Hanse. Es ist natürlich leicht, zu sagen, diese Genossenschaften seien in der Heimat entstanden »zwecks gemeinsamer Ausnutzung der ihnen verliehenen Freiheiten und zwecks Ausschluß anderer davon, die ihnen nicht angehörten«. Damit ist aber nicht erklärt, weshalb gerade diese Genossenschaften mit dem Wort hansa bezeichnet wurden, und das eben ist es, was erklärt werden soll. Es gab in diesen und anderen Städten auch Kaufmannsvereinigungen, die man nicht als hansa bezeichnete, sondern als gilda, caritas oder anders. Warum machte man da einen Unterschied? Ich habe aus zwei Gründen angenommen, daß der Ausgangspunkt dieser hansae im Auslande zu suchen sei, also die Existenz solcher Hansen zu erklären sei als eine Rückwirkung gemeinschaftlicher Handelstätigkeit der Kaufleute in der Fremde auf ihre Verhältnisse in ihrer Heimatstadt. Der erste Grund ist, daß, wie von mir nachgewiesen wurde, das Wort hansa, soweit sich über seinen Gebrauch aus den Quellen Genaueres ermitteln ließ, in früherer Zeit nur auf Angelegenheiten des auswärtigen Handels Anwendung fand. Die ausschließliche Anwendung des Wortes auf außerstädtische Tätigkeit der Stadtbewohner weist darauf hin, daß korporative Bildungen in der Stadt, die man nicht mit dem Wort gilda oder sonst bezeichnete, sondern hansa nannte, ihren Ursprung, d. h. den Anlaß ihrer Entstehung außerhalb der Stadt gehabt haben dürften.

Zweitens zeigte sich da, wo ausgiebigere Quellen zu Gebote stehen, wie bei der Kölner und der flandrischen Hansa, daß in der Tat der Ursprung dieser Hansen in England lag. Den Nachweis habe ich hansa S. 102 gegeben. Schaube bleibt freilich in der alten Vorstellung stecken. Er begreift nicht, daß die Frage der Ausübung von hansa in England zugleich eine Frage der englischen Verfassung ist. Das Recht der hansa geht in England für die fremden Kaufleute zurück auf Verleihung durch den König. Wir kennen die Gewährung von hansa an Lübeck und Hamburg durch den König. Schon früher waren im Besitz von hansa die

[1] Jahrg. 1910, S. 579; Jahrg. 1902, S. 114 f.

Kaufleute von Köln, Brügge, St. Omer und wohl noch andere. Der ursprüngliche Sitz der Hansen dieser Kaufleute war London, daher z. B. für die Mitglieder der flandrischen Hanse, wie ich früher ausführte[1], »die Ausübung der hansa, d. h. des mit den Rechten und Vorzügen der hansa ausgestatteten Handelsbetriebs an den Besitz der Londoner hansa geknüpft« war. An die Londoner Hanse der Brügger haben sich andre Flandrer angeschlossen, und daraus hat sich die flandrische Hanse entwickelt.

Bei Köln ist der Vorgang ein ähnlicher. Auch hier haben sich wahrscheinlich an die Kölner hansa in London andere deutsche Kaufleute angeschlossen. Natürlich: Sitz der hansa der Kölner Englandfahrer, deren Statut aus dem Jahre 1324 wir besitzen, war Köln. Aber der Ursprung dieser Kölner hansa lag in England, das Primäre war die hansa der Kölner in England, die uns ebenfalls bekannt ist. Nur muß man, um das zu verstehen, die Statuten der Kölner Hansebrüderschaft nicht in so verkehrter Weise auslegen, wie Schaube versucht. Daß hansa in England ein Recht war, sagt das Statut selbst (jus sibi, quod vulgariter hansa dicitur, sine contradictione qualibet acquirere tenebitur et debebit). Schaube bestreitet, daß in dem jus quod vulgariter hansa dicitur, welches die Kölner in London erwerben mußten, das Korporationsrecht enthalten gewesen sei. Ich habe diese Ansicht früher eingehend als unhaltbar nachgewiesen[2]. Schaubes Einwendungen lassen auch hier die Unbefangenheit vermissen. Er sieht in dem Inhalt der beiden ersten Sätze der Statuten: [1.] Inprimis videlicet quicunque dictorum civium nostrorum mercatorum in Angliam venerit, quod is jus sibi quod vulgariter hansa dicitur, sine contradictione qualibet acquirere tenebitur et debebit. [2.] Item ubicumque quatuor civium Coloniensium predictorum in terra Anglie predicta presentes fuerunt, illi quatuor inter se eligere poterunt unum justiciarium, qui alderman appellatur, cui alii cives Colonienses mercatores secundum jus et consuetudinem eorum antiquam obedire tenebuntur, zwei verschiedene Dinge, die an und für sich nichts miteinander zu tun haben: das eine ist das Hansarecht, das er erklärt als Recht zum freien Handelsverkehr in England; das andere, das

---

[1] Jahrg. 1909, S. 105.

[2] Jahrg. 1908, S. 218 ff.

Recht zur Wahl eines justiciarius — alderman, dem die anderen Kölner zum Gehorsam verpflichtet sind, also das Korporationsrecht, hat mit hansa nichts zu tun, ist »etwas Neues«, »eine weitere Bestimmung«. Im übrigen schweigt er sich über Herkunft, Inhalt und Bedeutung dieses Rechts wohlweislich völlig aus. Denn schon eine bloße Ideenverbindung zwischen hansa und Korporation oder was an eine solche erinnern könnte, ist ihm ein Greuel. Aber — leider — ist schon im nächsten Satz die Rede davon, daß ein Kölner, der dem Kölner Alderman in England den Gehorsam verweigert hat und nach Köln zurückgekehrt ist, von dem Kölner Alderman deshalb angesprochen wird pro duplici pena hanse supradicte. Da bemerken wir nun doch das brave Wort hansa in recht naher Beziehung zu dem bösen Wort alderman. Ich habe (S. 202 f.) die Stelle dahin erklärt: daß ein in England Ungehorsamer, wenn er in Köln wegen dieses Ungehorsams belangt wird, mit der doppelten Buße der hansa belegt wird, mit der er in England bestraft worden wäre, wenn er sich vor seiner Abreise aus England dem Rechtsspruch des dortigen Aldermans unterworfen hätte. Schaube erklärt das für unzutreffend. Denn »von der Genossenschaft der hansa, auf die sich das supradicta beziehen könnte, war bislang noch gar nicht die Rede, ebensowenig von einer Strafverhängung des Aldermans in England, sondern nur von dessen Anordnungen, denen Folge zu leisten ist (oboedire)«. Das sind Ausreden. Von hansa im Sinne von Genossenschaft war hier meinerseits gar nicht die Rede, sondern ich beziehe supradicte selbstverständlich auf jus. Daß dem Alderman in England eine Strafgewalt zustand, muß man schon daraus entnehmen, daß die Kölner Bürger ihm zum Gehorsam verpflichtet waren. Wie sollte er sich denn Gehorsam erzwingen? Etwa durch die englischen Gerichte? Aber warum dann die Wahl des Aldermans und die Gehorsamsverpflichtung? Außerdem ist, wenn nicht von einer »Strafverhängung«, so doch, wenigstens indirekt, von der Gerichtsgewalt des Aldermans in England die Rede[1]. Oder will Schaube die Gerichtsgewalt des justiciarius qui alderman appellatur in England über die Kölner

---

[1] Von der Gerichtsgewalt des Aldermans in England direkt zu reden lag kein Grund vor, denn die Statuten sind nicht die der Kölner Englandfahrer in England bzw. London, sondern die der Kölner Englandfahrer in Köln.

leugnen? Bei welcher Buße richtete aber der Alderman in England? Das wird m. E. mit aller Deutlichkeit ersichtlich aus der Bestimmung, daß der gegen den Alderman in England Ungehorsame nach der Rückkehr nach Köln vom Kölner Alderman mit der doppelten Buße der hansa gebüßt wird. Also liegt doch der Schluß auf der Hand, daß der Alderman in England mit der einfachen Buße der hansa richtet. Da haben wir die Verbindung des Aldermans mit der hansa. Die hansa wäre englische Verleihung, und das Recht zur Wahl des Aldermans, der mit der Buße der hansa richtet, wäre es nicht? Zu solchen Inkonsequenzen gelangt man mit der formalistischen Interpretation Schaubes. Vielmehr verhält es sich so, wie ich früher ausgeführt habe[1]: »Hiernach übte der Alderman seine Befugnisse über seine Landsleute aus mit Hilfe von Strafbestimmungen, die in und mit der hansa gegeben und in ihr enthalten waren. Infolge der Erwerbung der Hansa durch die Kölner in England entsteht eine Brüderschaft der Hansegenossen, deren Beziehungen durch Strafbestimmungen geregelt sind, die der Alderman zur Anwendung bringt. Hiernach lassen sich die Stellung und die Befugnisse des Aldermans hinsichtlich ihrer Herkunft nicht anders erklären, als daß sie aus dem Recht, welches Hanse genannt wird, stammen, d. h. daß mindestens ein Teil dieses Rechts die Befugnis zur Wahl eines Aldermans bildete, daß mit der Verleihung des Hanserechts in England das Recht zur Wahl eines Aldermans durch die hanseberechtigten Hansegenossen, also das Recht einer öffentlich anerkannten Organisation gegeben war. Die Gewährung des Hanserechts durch die englischen Behörden verlieh den Kölnern Korporationsrechte und machte die Kölner Hansebrüderschaft zu einem Bestandteil der englischen Verfassung«[2].

---

[1] Jahrg. 1908, S. 223.

[2] Als einen Irrtum bezeichnet Schaube S. 204, Anm. 2 meine Auslegung der Stelle in den Statuten der Kölner Englandfahrer, wo von der Art der Beschlußfassung derselben die Rede ist. Er befindet sich auch hier im Unrecht. Das Statut sagt, daß, wenn die Hansebrüder eine Anordnung unter sich in Sachen der hansa treffen, dieser Anordnung alii cives mercatores Colonienses nicht widersprechen sollen, sondern die Minderheit unter ihnen selbst (inter ipsos) soll der Mehrheit folgen. Schaube sieht in den alii cives mercatores Col. ebenfalls Hansebrüder und in dem Satz die bloße Feststellung des Mehrheitsprinzips für die

Ein Unfug ist Schaubes Behandlung der Quellen über die Genter hansa[1]. Er hat früher selbst die Bedeutung »Genossenschaft« für diese Genter hansa zugegeben. Neuerdings ist er auf eine andere Meinung verfallen. Aus welchen Gründen? Die Quelle ist eine Urkunde über den Zoll zu Dendermonde von 1199. Die Urkunde setzt fest die conditio thelonei de navibus burgensium de Gandavo quae transeunt per Teneremundam ascendendo et descendendo et de omnibus illis qui pertinent ad eorum hansam, scilicet hii qui continentur et manent infra quatuor portas de Gandavo et illis, qui pertinent ad castrum comitis; an einer weiteren Stelle sagt die Urkunde: si forte burgenses de Gandavo vel illi qui pertinent ad eorum hansam habuerint res aliquas in alienis navibus, ipsi debent debitum theloneum usw.; endlich an einer dritten Stelle: Sciendum autem quod illi de Gandavo neminem debent trahere ad hansam suam quam illos qui manent infra quatuor portas de Gandavo et eos qui pertinent ad castrum comitis[2]. Also an drei Stellen erwähnt die Urkunde die hansa. Die Urkunde ist in zwei späteren Abschriften erhalten, von denen die eine (15. Jahr-

Beschlußfassungen der Brüderschaft. Ich halte die alii cives merc. für Nicht-Hansebrüder. Schaube beruft sich darauf, daß früher alii cives Col. mercatores Hansebrüder bezeichnen. Das ist richtig. Aber die Sache liegt nachher anders. Vorher ergibt sich aus dem Satz: wo vier Kölner Bürger (quatuor civium Col. predictorum) in England anwesend sind, können die vier unter sich einen Justiziar (Alderman) wählen, dem die anderen Kölner Bürger (alii cives Col. mercatores) zu gehorchen haben, der Sinn von alii cives Col. aus dem vorhergehenden gleichen Wortgebrauch (quatuor civium Col.). Später stehen den fratres dicte hanse, die den Beschluß fassen, alii cives merc. Col. gegenüber. Daß, wie Schaube meint, unter den letzteren die nichtanwesenden Mitglieder der Hansebrüderschaft zu verstehen seien, ist doch willkürlich. Vielmehr sind hier schon durch den Wortlaut die fratres hanse von den alii cives merc. Col. geschieden. Der Schlußsatz besagt, daß sich die Hansebrüder durch keinen Einspruch irre machen lassen sollen, sondern der Beschluß gültig sein soll, der in ihrem engeren Kreise, unter ihnen selbst gefaßt ist. Daß unter den alii cives merc. Col. Nicht-Hansebrüder zu verstehen sind, wird auch dadurch nahegelegt, daß im nächsten Satz ausdrücklich die Rede ist von Kölner Bürgern, die Güter nach England transportieren lassen, ohne Hansebrüder zu sein. Zur weiteren Erklärung meiner Auslegung s. Jahrg. 1908, S. 234 ff.

[1] Hist. Vierteljahrsschr. a. a. O., S. 199—201.

[2] Warnkönig, Flandr. Staats- u. Rechtsgesch. II 1, Urk. S. 28 f.

hundert) statt des an der zweiten Stelle genannten Wortes hansam das Wort aulam setzt[1], während sie an den beiden anderen ebenfalls hansam liest. Flugs bemächtigt sich Schaube des Wortes aula und setzt es überall, also fünfmal, an die Stelle von hansa. Denn es »paßt vortrefflich in den Sinn der Urkunde«. Die beispiellose Vergewaltigung des Textes stört ihn nicht. Und was ist der Sinn von aula? Schaube erklärt, die Urkunde sage das selbst, wenn sie, nach erfolgter Operation, laute: de omnibus illis, qui pertinent ad eorum aulam, scilicet hiis qui continentur et manent infra quatuor portas de Gandavo et illis pertinent ad castrum comitis. Mit aula sei das ganze zu Gent gehörige Gebiet bezeichnet, das Stadtgebiet von Gent. Dieser Unsinn wird mit ernsthaftem, ja überlegenem Ton vorgetragen. Wo und seit wann bedeutet denn aula »Gebiet«? Schaube fügt zwar mit harmloser Miene hinzu: »man vergleiche im übrigen darüber Du Cange s. v. aula«. »Im übrigen« weiß natürlich Du Cange nichts von der Bedeutung »Gebiet«. Sie ist eine Erfindung Schaubes. Man sieht, zu welchen Mitteln er greift, um seine verschrobenen Ansichten zu retten. Um nur ja nicht den Sinn von hansa = Gemeinschaft für das 12. Jahrhundert zugeben zu müssen, wird aus den Texten der Genter Urkunde unter nichtigen Vorwänden fünfmal das Wort hansa eliminiert. Und weil ferner das an die Stelle von hansa gesetzte Wort in seiner sonst hinreichend bekannten Bedeutung nicht in den Text hineinpaßt, wird ihm ein ganz neuer Sinn beigelegt, von dem bisher kein Mensch etwas wußte und der nirgendwo belegt ist. Man kann das Verfahren Schaubes nicht scharf genug verurteilen. Vielleicht läßt man als mildernden Umstand gelten, daß bei Schaube die Abneigung gegen die Bedeutung hansa = Gemeinschaft mit der Zeit zur fixen Idee geworden ist.

Was Schaube S. 204 ff. weiter über die Bedeutung von hansa lediglich als »das Recht zum gewerbsmäßigen Handelsbetrieb und die dafür zu leistende Abgabe, und zwar ebenso mit Beziehung auf den innerstädtischen Handel wie auf den Handel in der Fremde« ausführt, lasse ich hier auf sich beruhen. Die Beziehung auf den innerstädtischen Handel ist nirgend erwiesen, dagegen die auf den Handel nach auswärts, in der Fremde oft deutlich genug. Daß

---

[1] Warnkönig a. a. O., S. 28, Note 35.

hansa in der Bremer Urkunde von 1181 eine Abgabe bezeichnet, habe ich selbst eingehend erörtert[1]. Nur bin ich, wie früher, der Meinung, daß mit der bloßen Erklärung »Abgabe« nicht das Wesentliche und Wichtigste, was in dem Begriffe steckt, gesagt ist. Die Bremer und die Lübecker Urkunde (1188) betrachtet Schaube »im Lichte der aus den späteren Satzungen dieser Städte sich ergebenden Verhältnisse«. Da läßt sich manches »beweisen«[2]. Auf ebenso schwankendem Boden steht seine Gleichsetzung der hansa mit dem ius omnium negotiatorum nostre regionis der Urkunde des Bischofs Kadaloh von Naumburg von 1033 für die von Jena nach Naumburg übergesiedelten Kaufleute, das ihm und seinen Nachfolgern zustehen soll, worauf dann der König die undique exeundi et redeundi immunitas verleiht; mit dem rectus census pro mercatorio usu in Halberstadt aus derselben Zeit; mit der solutio negociaria in Merseburg 1004; mit inninge in Braunschweig 1240 und 1245. Hier ist in jedem einzelnen Fall die Gleichsetzung mit hansa recht zweifelhaft und außerdem für die Erklärung des mit dem Wort hansa verbundenen Sinnes nichts gewonnen.

Bei der Besprechung der Utrechter Urkunde von 1233 wiederholt Schaube S. 210 seine früheren Mißverständnisse. Ich gehe nochmals kurz auf den Sachverhalt ein, da es auf den Zweck der Urkunde und die Mittel, diesen Zweck zu erreichen, ankommt. Die Urkunde bezweckt die Beschränkung des Kleinverkaufs von Wein in Utrecht, des Weinverzapfs, ausschließlich auf Utrechter Bürger, und zwar auf solche, die die vollen Bürgerpflichten erfüllen (das Statut definiert: civis Trajectensis solvens precarias sive exactiones et ad alia honera civitatis sit astrictus). Im Namen jemandes oder für jemand, der nicht Utrechter Bürger in dem erwähnten Sinne ist, darf kein Wein in Utrecht verzapft werden. Auf Übertretung des Verbots steht die Buße von 10 Pfd. oder einjährige Verbannung. Der Übertreter ist zugleich der Verletzung des Bürgereides schuldig. Daraus geht hervor, daß ein wegen Übertretung des Verbots in die Verbannung Gegangener kein Utrechter Bürger im Sinne des Gesetzes ist. Diesem Erlaß der Behörden traten die Utrechter Bürger, die Rheinkaufleute waren, bei. Denn

---

[1] Jahrg. 1909, S. 70 ff.
[2] Vgl. oben S. 486.

diese wurden durch den Erlaß sicher an erster Stelle berührt. Der Erlaß richtete sich gegen den Weinverzapf der Nichtbürger, der Fremden in Utrecht, oder auch gegen solche Bürger, die ihre Bürgerpflichten in Utrecht zu erfüllen nicht gewillt oder nicht imstande waren. Der Großhandel der Fremden wurde nicht getroffen. Die Utrechter Rheinkaufleute trieben Großhandel und sicher allgemein oder vielfach auch Detailhandel, Verzapf. Der Erlaß der Behörden schützte daher auch sie gegen den Detailweinhandel der fremden Kaufleute in Utrecht. Die Rheinkaufleute bestimmten nun auch ihrerseits, daß, wer von ihnen das Statut der Behörden übertrete, seine hansa zum Rhein (hansa sua versus Rhenum) verlieren und sie nur nach Zahlung von 1 Mk. zurückerhalten solle; außerdem soll kein Rheinkaufmann mit dem Übertreter des Statuts Handelsgemeinschaft (commercationem) während eines Jahres haben. Es liegt auf der Hand, daß dieses Jahr sich decken soll mit dem Jahr, welches nach dem Beschluß der Stadtbehörde der Übertreter des Verbots eventuell in der Verbannung zubringen mußte. Der Zweck dieses Teils der Strafbestimmung ist ersichtlich. Der aus der Stadt Verbannte konnte weiter Weinhandel treiben. Im Großen stand ihm das frei und konnte er den Wein nach Utrecht bringen lassen. Im Detail konnte aber sein Wein in Utrecht nicht mehr vertrieben, verzapft werden, denn der Verbannte galt nicht mehr als Bürger im Sinne des Gesetzes. Nur infolge einer etwa bestehenden Handelsgemeinschaft mit einem Utrechter Bürger, der Rheinkaufmann und im Besitz der hansa war, konnte der auswärts gekaufte Wein des Verbannten tatsächlich dennoch in Utrecht zum Verzapf gelangen, wodurch der Zweck des Gesetzes vereitelt worden wäre.

Die Rheinkaufleute bestimmten nach dem Verbot der Handelsgemeinschaft mit dem Verbannten des weiteren: wenn einer von ihnen dies Verbot überträte, solle er selbst seine hansa verlieren: quod si quis fecerit, ipse similiter erit hansa sua privatus non recuperaturus eam nisi marca data. Et si ipse solus emerit vinum Colonie, hoc nullus fratrum hanse potabit Trajecti, et si quis potaverit et de hoc convictus fuerit per duos aldermannos, hansa sua carebit. Dieser Interpunktion Höhlbaums, der vor »quod si« ein Semikolon und nach »data« einen Punkt setzt, folgten Hegel und Schaube. Mit Unrecht. Sie beziehen das erste »ipse« (ipse similiter)

auf den Rheinkaufmann, der mit dem Verbannten Handelsgeschäfte unterhält, das zweite »ipse« (ipse solus) auf den Verbannten selbst. Das ist willkürlich und gewaltsam. Außerdem wird übersehen, daß bei dieser Interpunktion der Satz hoc nullus fratrum hanse potabit Trajecti einen Widersinn enthält. Denn der Wein des Verbannten kam in Utrecht überhaupt nicht zum Verzapf, geschweige denn zum Getrunkenwerden. Und den Rheinkaufleuten das Trinken zu verbieten, nachdem bereits der Verzapf verboten war, wäre widersinnig. Sollte auch etwa das Trinken nur den Rheinkaufleuten verboten werden, den anderen Utrechtern nicht? Die Gefahr bestand doch darin, daß der Wein eines Nichtberechtigten (Verbannten) durch Vermittlung eines Berechtigten (Bürgers, Hansebesitzers) in Utrecht zum Verzapf kam. Es ist klar, daß auch das zweite »ipse« (ipse solus) auf keinen anderen sich beziehen kann als auf den Rheinkaufmann, der mit dem Verbannten Handelsgemeinschaft pflegt. Demnach ist zunächst die Interpunktion zu ändern, was auch der ganze Satzbau nahelegt: et nullus infra annum unum cum eo commercationem faciet. Quod si quis fecerit, ipse similiter erit hansa sua privatus non recuperaturus eam nisi marca data; et si ipse solus emerit vinum Colonie, hoc nullus fratrum hanse potabit Trajecti, et si quis potaverit . . ., hansa sua carebit. Ferner: der der Handelsgemeinschaft mit dem Verbannten Schuldige wurde nur mit dem Verlust der hansa bestraft, nicht mit Verbannung. Er blieb also Utrechter Bürger und konnte den Weinhandel im Großen wie im Verzapf betreiben. Man könnte einwenden, daß er durch den Verlust der hansa vom Rheinhandel und Weinhandel ausgeschlossen worden sei. Von dieser Erwägung hat sich wohl Höhlbaum bei der Interpunktion des Textes leiten lassen. Wenn letzteres der Fall ist, so beruht die Erwägung doch auf einer unbewiesenen Voraussetzung. Denn ob die hansa versus Rhenum das ausschließliche Recht zur Teilnahme am Rheinhandel verlieh oder ob darunter besondere Vorrechte bei der Beteiligung am Rheinhandel zu verstehen sind, ist aus der Urkunde oder anderen Utrechter Quellen nicht zu erkennen. Unsere Auslegung und Interpunktion zeigt aber, daß das erstere nicht unter hansa gemeint sein kann. Der Betreffende, der trotz Verlust der hansa Utrechter Bürger bleibt, kann Wein in Köln einkaufen, ihn nach Utrecht bringen und dort verzapfen. Dagegen blieb schließlich

den Genossen der hansa nur übrig, das Trinken des Weins zu verbieten, dies ebenfalls bei Verlust der hansa. Die Worte si ipse solus emerit vinum Colonie zeigen aber zugleich den Gegensatz des der hansa beraubten Utrechter Bürgers, der allein in Köln den Wein einkauft, und der übrigen im Besitz der hansa befindlichen Utrechter Bürger, die den Einkauf des Weins in Köln meines Erachtens gemeinsam betrieben. Auf dieser Auslegung der Urkunde, mit der Schaubes oberflächliche Einwendungen sich erledigen, beruhen meine früheren Ausführungen Jahrg. 1909, S. 74 ff.

Weiter befaßt sich Schaube S. 211 ff. mit meiner Erklärung von gilda mercatoria und hansa in den englischen und schottischen Städten. Er zieht auch hier ältere und jüngere Quellen nach Belieben heran. Ich beschränke mich aus den früher angeführten Gründen auf die älteren. Schaube leugnet den Gegensatz, den ich hinsichtlich ansus und gilda mercatoria in zwei Urkunden König Wilhelms des Löwen von Schottland (1165—1214) aufgezeigt habe, von denen sich die erste ansus betreffende auf die Zeit König Davids I. (1124—1153) zurückbezieht. Die erste gewährt und bestätigt den Bürgern von Aberdeen, allen Bürgern aus Orten in Moray und nördlich vom Mounth liberum ansum suum tenendum ubi voluerint et quando voluerint ita libere et quiete, plenarie et honorifice, sicut antecessores eorum tempore regis David avi mei ansum suum liberius et honorificentius habuerunt. Die zweite, aus einer Verordnung über die Kaufgilden in Schottland, lautet: Item statuit quod mercatores regni habeant gildam suam mercatoriam et ita gaudent in pace cum libertate emendi et vendendi ubique infra limites libertatum burgorum. Nach Schaube bedeuten beide Stellen dasselbe. Die zweite sei »nur die allgemeine Ausdehnung des früher nur den Städten eines bestimmten Bezirks verliehenen Privilegs der Erlaubnis zum gewerbsmäßigen Handelsbetriebe auf alle Städte Schottlands«. Das ist eine mehr als bequeme Erklärung. Daß die Worte der ersten Verfügung: ubi voluerint et quando voluerint denen der zweiten: ubique infra limites libertatum burgorum n i c h t gleichzusetzen sind, erhellt ohne weiteres. Die ersteren geben den Privilegierten freien Spielraum in bezug auf Ort und Zeit im ganzen Reich. Die letzteren beschränken — wie man auch ubique interpretieren mag — den Spielraum auf infra limites libertatum burgorum, also auf den Geltungsbereich der einzelnen Orts-

rechte. In dem Ausdruck ansum suum tenendum findet Schaube nichts, was hindern könnte, für ansus die Bedeutung Recht einzusetzen; er führt einige Stellen an, wo die Rede ist von »libertates et consuetudines habeant et teneant«, ubi libertas ista teneri debet, ubi libertas ista tenetur«, und erklärt ohne weiteres ansus als das Recht der freien Ausübung des Handels. Für die letztere Erklärung bieten die Urkunde und die übrigen schottischen und englischen Quellen keine beweiskräftigen Anhaltspunkte. Schaube bemerkt, um die Bedeutung Gemeinschaft, korporativer Zusammenschluß abzuwehren, »wie hätten sie (die privilegierten Bürger) jemand hindern wollen, sich anderswo zusammenzuschließen?« Er hätte sich die Frage vorlegen sollen, ob in jener Zeit die öffentliche Gewalt dem Zusammenschluß der Fremden (im Sinne des Mittelalters) gleichgültig gegenüberstand oder nicht und hätte an vielen Beispielen gefunden, daß ihr dieser Zusammenschluß keineswegs gleichgültig war. Daß es ihr nicht einmal bei den Einheimischen bzw. den Ortsangehörigen gleichgültig war, weiß jedermann. Die Beispiele, die Schaube für den Gebrauch von libertatem tenere beibringt, sind schon recht ungünstig für ihn gewählt. In der ersten aus der Yorker Urkunde von 1200 bezieht sich libertates et consuetudines gerade auf gildam suam mercariam et hansas suas in Anglia et Normannia et lestagia sua usw., in der anderen, die aus den lateinischen Statuten der flandrischen Hanse entnommen sind, ist mit libertas ista die »hansa Flandrensis Brugensium scilicet et illorum qui ad hansam illam pertinent« oder die »hansa Londiniensis«, welche alle Mitglieder der »hansa Flandrensis etc.« erwerben sollen, gemeint[1]: Also gerade diese Beispiele beweisen nichts gegen die Bedeutung Personengemeinschaft bei ansus; man könnte sie sehr wohl für das Gegenteil heranziehen. Wie dem auch sei, die Gleichsetzung von ansum tenere und libertatem tenere kann schon an sich für die spezielle Bedeutung von ansus nichts beweisen. Denn libertas ist jedenfalls der allgemeine Begriff, der den engeren Begriff ansus umfassen und somit decken kann, der aber damit für die spezielle Bedeutung von ansus noch nichts Präzises aussagt. Mit anderen Worten: wenn libertatem tenere keiner Erklärung bedarf, so liegt die Sache bei ansum tenere anders.

[1] Warnkönig a. a. O. I, S. 81.

Wenn consuetudinem, libertatem tenere bedeuten kann »eine Gewohnheit (Recht, Freiheit) bewahren, davon Gebrauch machen«, wie Schaube bemerkt, so ist damit nicht erwiesen, daß ansum tenere sich mit dieser Bedeutung völlig deckt. Tenere in unmittelbarer Verbindung mit ansus (bzw. hansa) begegnet in den lateinischen Quellen des Mittelalters m. W. nur an dieser Stelle. In den deutschen Quellen finden wir dagegen tenere genauer wiedergegeben mit »holden«, wie z. B. das Hamburger Schiffsrecht vom Ende des 13. Jahrhunderts sich ausdrückt: To Uttrecht binnen der stat scal men dhe hanse holden, also scal men och to Ostkerken in Vlanderen dhe hanse holden unde anders nerghene, de olderman ne lecghe se anderswor mit der hansebrodere rade (Lappenberg, Hamburger Rechtsaltert., S. 75). Wie hier natürlich die Personengemeinschaft, die Genossenschaft mit hansa bezeichnet ist, die gehalten wird, so wird auch mit ansum tenere nicht nur der Sinn »bewahren, davon Gebrauch machen«, sondern zugleich auch »halten = abhalten« verbunden sein. Für diese Auslegung spricht auch der Umstand, daß die Erlaubnis zum ansum tenere in der schottischen Urkunde keiner örtlichen Beschränkung unterliegt, sondern für allerorten (ubi voluerint) gewährt wird, demnach sich nicht nur auf die burgi, die Handelsplätze, Märkte usw. selbst beschränkt. Denn die Kaufleute brauchten ansus nicht nur für den Aufenthalt auf den Märkten, in den burgi, sondern auch für die Reise zwischen den burgi, Märkten usw. Ansus gibt den reisenden Kaufleuten das Recht des Zusammenschlusses.

Meine Erklärung der Verordnung König Davids über die Kaufgilden, welche den Wirkungskreis der gilda mercatoria nur auf den Geltungsbereich des Ortsrechts (infra limites libertatum burgorum) sich beschränken läßt, erklärt Schaube S. 212 für unmöglich wegen des Wortes ubique und des Plurals burgorum, der den Zusatz suorum erfordert hätte, wenn die eigene Stadt der Gilde damit hätte bezeichnet werden sollen. Schaubes »unmöglich« ist unberechtigt. Er berücksichtigt den Umstand nicht, daß es sich um eine allgemeine Verordnung handelt, die sich mit knappem Ausdruck begnügt. Ubique bedeutet, je nachdem man es auf die vorhergehenden oder auf die nachfolgenden Worte bezieht, entweder »überall im Königreich«, »im ganzen Königreich« oder »überall innerhalb der limites der Freiheit eines jeden burgus«,

also in dem gesamten, durch keine örtliche oder rechtliche Schranken unterbrochenen Gesamtbereich dieser limites des einzelnen burgus. Ebensowenig ist für den Plural burgorum der Zusatz suorum erforderlich. Denn in dem vorhergehenden Satz: quod mercatores regni habeant gildam suam mercatoriam ist natürlich nicht eine einzige, über das ganze Reich sich erstreckende Kaufgilde, sondern die einzelne Kaufgilde in jedem einzelnen burgus gemeint. Dementsprechend hat auch das folgende ita gaudent usw. die einzelne Kaufgilde im Bereich der limites der Freiheiten jedes einzelnen burgus im Auge.

Ebensowenig beweisen die von Schaube angeführten Stellen aus den Privilegien für Berwik, Beaumaris und Preston die Beziehung von hansa auf den innerstädtischen Handel, da die Worte infra burgum bzw. in eadem villa auf gilda mercatoria Bezug nehmen. Ich verweise im übrigen auf S. 99 f. meiner Erörterungen über den Zusammenhang von hansa und gilda mercatoria und den Gebührencharakter der hansa. Schaube vermißt S. 214 Anm. 5 eine Erklärung darüber, wie ich mir die Entstehung des Ausdrucks hanshus in York und Beverley denke. Er selbst deutet hanshus als den Ort, wo das von dem Stadtherrn den Bürgern gewährte Handelsrecht (hansa) ausgeübt und die Abgabe dafür (gleichfalls hansa) erhoben wurde. Es handelt sich bei diesen hanshus in den beiden Städten um die frühesten Erwähnungen des Wortes in England überhaupt und um die einzigen, in denen hansa mit hus verbunden ist. Später finden wir in England diese Verbindung nicht mehr, auch nicht etwa mit halle, gildhalle. Die beiden Hanshäuser waren zugleich Rat- und Gildehäuser. Natürlich sind über die Entstehung des Ausdrucks nur Vermutungen statthaft. Ich sehe aber in der Bezeichnung hanshus ebenfalls eine Beziehung auf den auswärtigen bzw. außerstädtischen Handel des maßgebenden Teiles der Yorker Bürgerschaft (das Yorker Hanshaus war das Vorbild für das von Beverley). Die Bezeichnung hans, hansa könnte in dieser frühen Zeit sehr wohl von einer Gemeinschaft des im auswärtigen Handel tätigen und beteiligten und durch die Teilnahme am auswärtigen Handel einflußreichsten Kreises der Bürgerschaft her mit dem ältesten Beratungshause der Bürgerschaft in Verbindung gebracht sein. Es hat kaum Zweck, solchen Vermutungen hier weiter nachzugehen. Schwierigkeiten bietet die

Bezeichnung hanshus für meine Erklärung des Wortes hansa nicht im mindesten.

Auf die Ausführungen Schaubes über die Kölner in England und die Kölner Gildhalle in London näher einzugehen, lohnt sich nicht. Er bestreitet eine Organisation der Kölner, trotz ihrer Gildhalle usw. Ich habe schon Jahrg. 1908 S. 230 ff. seine Ansicht widerlegt.

In Summa: Schaube hat sich, wie ich bereits früher erwähnte, Verdienste erworben durch die Sammlung zahlreicher Erwähnungen des Wortes hansa in den Urkunden des Mittelalters. Aber diesen reichen Stoff zu ordnen und die einzelnen Quellen ohne Voreingenommenheit zu interpretieren, hat er nicht verstanden[1].

* * *

Nicht anders verhält es sich mit dem Aufsatz, den A. Kiesselbach unter dem Titel: »Die Entstehung der Städtehanse« im 3. Heft des 15. Jahrganges derselben Zeitschrift veröffentlicht. Kiesselbach hat uns zwar seine irrigen Ansichten bisher schon in einem Buche und in drei Abhandlungen in drei verschiedenen Zeitschriften vor-

---

[1] Schaube beklagt sich S. 219 ff. über meine Bemerkung hansa S. 111 Anm. 2, daß er den Streit über die Bedeutung von hansa hinauszuspielen suche auf den Gegensatz des Historikers zum Germanisten, und erklärt, aus der Stelle, auf die ich dabei verweise, sei nicht das geringste dafür zu entnehmen. Ich verwies auf seine gegen Feit gerichteten Worte S. 22 seines Programms (Elisabeth-Gymn., Breslau 1908), in denen das allerdings sehr deutlich zu lesen ist; ich will aber Schaubes Worte wegen ihrer Taktlosigkeit hier nicht wiederholen. Originell ist sodann seine Feststellung S. 220, Anm. 1, daß die von ihm früher, Programm S. 18 f., unter Anlehnung an Du Cange aufgestellte Reihe: hansa, davon hansatus, dazu Hansez d'armes, Ansez d'armes, wobei er allerdings, wie ich sehe, dieses Hansez nicht sprachlich mit hansa in Verbindung bringen wollte, durch Lesefehler Du Cange's verschuldet ist, die er neuerdings entdeckt hat. Schaubes Verhältnis zu Du Cange kennen wir übrigens aus seiner Erklärung von aula, s. oben S. 496. Seine Rechtfertigung seiner Übersetzung vläm. hemlieden = Heimleute, Bürger S. 220 f. überlasse ich dem Ergötzen des Lesers. Die Bemerkungen S. 221, Anm. 1 bei Erwähnung meines Aufsatzes über die Entstehung und Bedeutung der Deutschen Hanse, Jahrg. 1911, kann ich um so mehr auf sich beruhen lassen, als sie selbst u. a. Äußerungen, z. B. Festschrift S. 174, zeigen, daß ihm die Geschichte der Deutschen Hanse völlig fremd ist.

getragen, und wir werden vielleicht dieselben Irrtümer noch in einer vierten, fünften und sechsten Zeitschrift zu genießen die Freude haben. Da bisher ihre häufige und breite Wiederholung an ihrer Qualität nichts geändert hat, könnte man sich damit begnügen, darauf hinzuweisen, daß der letzte Aufsatz Kießelbachs nichts Neues enthält, was zur besseren Begründung seiner früheren Behauptungen beitragen könnte. Es ist auch nicht meine Absicht, in den folgenden Zeilen den Rattenkönig von Mißverständnissen, Einseitigkeiten und Verdrehungen, aus denen der Aufsatz Kießelbachs sich zusammensetzt, zu entwirren. Ich beschränke mich darauf, an einzelnen wichtigeren Punkten die Fehler der Arbeitsmethode Kießelbachs und ihre Folgen aufzuzeigen.

Gleich der einleitende Satz (S. 305) mit dem Referat über meine Ansicht enthält eine Zweideutigkeit. Er gibt als meine Ansicht wieder, »daß die deutsche Städtehanse aus einer die deutschen Kaufleute aller auswärtigen Niederlassungen umfassenden deutschen Kaufmannshanse dadurch erwachsen sei, daß die Städte die Leitung dieser Kaufmannshanse übernommen hätten«. Er erweckt dadurch den Anschein, als ob ich »deutsche Städtehanse«, »deutsche Kaufmannshanse« im Sinne einer genossenschaftlichen Vereinigung der deutschen Städte bzw. der deutschen Kaufleute gedacht und gemeint hätte. Daß das nicht der Fall ist, brauche ich für die Leser meines Aufsatzes Jahrg. 1911 S. 265 ff. nicht zu wiederholen. Die Zweideutigkeit der Ausdrucksweise Kießelbachs habe ich in bezug auf seine bedenkliche und irreführende Gleichsetzung der Ausdrücke Gemeinschaft und Genossenschaft dort S. 268 ff. nachgewiesen. Ebendaselbst, S. 269 Anm. 2, habe ich ausdrücklich auf die Zweideutigkeit der Bezeichnung »Städtehanse« aufmerksam gemacht. Kiesselbach ignoriert das und bleibt bei seiner Zweideutigkeit. Ebenfalls zweideutig ist in dem obigen Referat im Zusammenhang des Ganzen der Ausdruck: die Leitung übernommen hätten.

Die Ergebnisse meiner Untersuchungen über hansa in dieser Zeitschrift, Jahrg. 1909 S. 53 ff., glaubt Kiesselbach (S. 305) in Widerspruch zu finden mit den Ergebnissen meiner Untersuchungen über die Bedeutung des Namens und Begriffs »Deutsche Hanse« zur Zeit der Entstehung der deutschen Hanse. Er hat sich inzwischen, veranlaßt durch meine Darlegungen Jahrg. 1911 S. 270 ff.,

mit der Geschichte des Wortes hansa beschäftigt, ohne sich freilich bisher gründlich orientiert zu haben. Er hätte sonst finden müssen, daß meine Untersuchungen über hansa sich lediglich auf die ältere Zeit bis zur Mitte des 13. Jahrhunderts bezogen. Außerdem gibt er meine Ansichten nicht vollständig wieder[1] und scheint sie zum Teil auch mißverstanden zu haben. Nach seinen Äußerungen S. 306 f. nimmt er, wie es scheint, an, ich hätte versucht, den Sinn des Wortes hansa aus dem Sprachgebrauch der hansischen (!) Kaufleute in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts zu erklären. Das ist irrig. Ich untersuche lediglich den Sinn des Wortes »Deutsche Hanse« seit dem ersten Auftreten dieses Namens. Daß das Wort hansa zur Zeit des ersten Auftretensdes Wortes deutsche Hanse, Hansa der Deutschen (zuerst 1343) und später auch im Tätigkeitsgebiet der »hansischen«, d. h. norddeutschen Kaufleute in verschiedenen Bedeutungen erscheint, hätte Kiesselbach den Zusammenstellungen Schaubes entnehmen können. Welche von diesen Bedeutungen sich mit dem Sinn von hanse in dem Ausdruck Deutsche Hanse deckte, war für die Beantwortung der Frage nach der Bedeutung des Ausdrucks Deutsche Hanse gleichgültig. Denn erstens: von diesem Gesichtspunkt aus, d. h. ausgehend von der Bedeutung von hansa zur Zeit des Auftretens des Namens Deutsche Hanse, den Sinn des letzteren Namens zu untersuchen, ist von vornherein aussichtslos — denn welche von den verschiedenen Bedeutungen soll den Vorzug haben? —, und zweitens: über die Bedeutung von »Deutsche Hanse« sind wir durch authentische Aussagen der Quellen unzweideutig unterrichtet und brauchen uns daher von modernen Phrasen und Schlagwörtern nicht verwirren und gefangen nehmen zu lassen. So ist es denn auch ganz unfruchtbar, wenn Kießelbach sich zunächst an eine von diesen Bedeutungen von hansa, die früher und auch später vorkommen, nämlich hansa = Abgabe, klammert und folgert, die Bedeutung Abgabe setze eine organisierte Gemeinschaft mit gebührenerhebenden Organen, organeinsetzenden Instanzen usw. voraus. Die von mir festgestellte Bedeutung des Ausdrucks Deutsche Hanse hat mit Abgabe nichts zu tun, die Bedeutung ist: Deutsches Recht. Wer denkt denn daran, daß das Wort hansa, wo es irgend vorkommt, immer zu-

[1] Vgl. darüber oben S. 484 f.

gleich Gemeinschaft (Vereinigung), Abgabe und Recht bedeuten müßte oder bedeutet hätte! Kiesselbach quält sich mit modernen Begriffsbestimmungen, daß der von uns gebrauchte Begriff Vereinigung eine Organisation voraussetze und führt das noch weiter aus. Ich habe den Ausdruck Gemeinschaft bevorzugt, ihn oft genug gebraucht und bin von anderen richtig verstanden worden. Es geht schon aus Kiesselbachs Buch über die wirtschaftlichen Grundlagen der deutschen Hanse hervor, daß er über die Organisationsformen mittelalterlicher kaufmännischer Gemeinschaften und Korporationen im Unklaren ist. Er überschätzt die Durchbildung und Straffheit ihrer Organisationsformen ganz bedeutend. Diese kaufmännischen Vereinigungen sind im großen und ganzen, gerade im Gegensatz zu den Handwerkervereinigungen, den Zünften, sehr locker und schwach organisiert. Wenn man den Begriff Vereinigung nicht preßt, sondern, wie ich es getan habe, ihn in der Regel durch den Begriff Gemeinschaft bezeichnet und bestimmt, so kann man sagen, daß mittelalterliche kaufmännische »Organisationen« sich nach unten bis zur völligen Organisationslosigkeit abstufen. Welche Bedeutung der Ausdruck »gemeiner Kaufmann« seit seinem ersten Auftreten hatte, ist bekannt. Aber auch Bezeichnungen wie universitas mercatorum, communitas mercatorum, der gemeine Kaufmann da oder da verkehrend usw. können ganz organisationslose Gemeinschaften bezeichnen. Und dennoch treten solche Gemeinschaften zusammen zu gemeinsamen Beratungen, schreiben gemeinsame Briefe und Eingaben, mögen auch für spezielle Fälle unter sich finanzielle Beiträge, Abgaben, erheben. Trotzdem sind sie organisationslos, haben keine Dauer und keine leitenden Organe. Die Auffassung der Kaufleute von der deutschen Hanse = Kaufleute vom deutschen Recht als eine organisationslose Gemeinschaft bietet schon darum nicht die geringste Schwierigkeit. Eben nur das gemeinsame Recht ist ihr Bindemittel. Und obwohl sie organisationslos sind, fehlt ihnen doch nicht die Abgeschlossenheit. Sie hießen Kaufleute von der deutschen Hanse und waren Norddeutsche, und trotzdem waren aus ihrem Kreise, weil aus ihrem Recht, die Bremer Kaufleute (und sicher auch andere Norddeutsche) ausgeschlossen. Es ergibt sich schon daraus, daß ich nicht, wie Kiesselbach S. 306 behauptet, die Deutsche Hanse »tatsächlich nur als eine ideelle Rechtsgemeinschaft konstruieren« will. Der Fall

Bremens, ferner der des Tideman Bloemenrod und andere Äußerungen zeigen meine Auffassung deutlich genug. Kiesselbach fehlt im Grunde das Verständnis für die mittelalterlichen Quellen, die er sich nach landläufigen modernen Vorstellungen und Begriffsbestimmungen zurechtlegt und vergeblich zu verstehen bemüht. Er ist daher auch nicht imstande, die Ansichten anderer zu verstehen, was ich schon früher dargetan habe.

In noch wunderlicherem Licht erscheinen die Einwendungen Kiesselbachs, wenn er meint, die Bedeutung Kaufleute von der Deutschen Hanse = Kaufleute vom Deutschen Rechte setze notwendig (»müßte es also«, sagt er S. 306) voraus, daß die Kaufleute auch speziell in Flandern oder speziell in den nordischen Reichen, wo sie gemeinschaftlichen Privilegienbesitz erwarben, von einer »hanse« sprechen müßten. Ich weiß nicht, in welchem Sinn Kiesselbach hier »hanse« faßt. Aber auf alle Fälle, muß denn überall gemeinschaftlicher Privilegienbesitz im Auslande als hansa bezeichnet werden? mußte jede Kaufmannsvereinigung im Auslande hansa heißen, jede gemeinschaftliche Abgabe, jedes gemeinsame Recht unter Kaufleuten im Auslande, jede Kaufmannsschar auf Reisen usw. usw.? Wer hat denn das angenommen? Wird denn für die Bezeichnungen der Handwerkervereinigungen überall oder auch nur in Norddeutschland dasselbe Wort gebraucht? Da herrscht doch ebenfalls große Mannigfaltigkeit der Ausdrücke, und umgekehrt auch große Mannigfaltigkeit der Bedeutung einzelner Wörter.

Es handelt sich nicht um die Bedeutung von hansa im 14. Jahrhundert (oder zur Zeit des ersten Auftretens des Namens Deutsche Hanse), sondern um die Bedeutung des Ausdrucks Deutsche Hanse. Hierüber bestanden Unklarheiten und Meinungsverschiedenheiten, die früher nicht recht zur Erörterung gekommen waren. Man hätte erwarten sollen, daß jemand, der die Entstehung der Deutschen Hanse und demgemäß die Bedeutung des Wortes Deutsche Hanse ergründen wollte, sich zuerst einmal nach authentischen Erklärungen des Wortes in den Quellen selbst umgesehen hätte. Kiesselbach hat das nicht für nötig erachtet und ist schon aus diesem Grunde auf Abwege geraten. Es fehlt keineswegs an solchen Erklärungen. Diese Erklärungen haben aber selbstverständlich eine doppelte Bedeutung. Einmal erklären sie die Bedeutung des Wortes Deutsche

Hanse an der betreffenden Stelle selbst, und zum anderen dienen sie zur Erklärung des Wortes an solchen Stellen, wo dem Wort eine ausdrückliche Erklärung nicht beigegeben ist. Also hat man zunächst einmal mindestens den ernstlichen Versuch zu machen, den Ausdruck Deutsche Hanse, wo er sich ohne weitere Erläuterung findet, aus den authentischen Erklärungen des Wortes, die sich in den Quellen finden, zu interpretieren. Diese unzweideutigen Aussagen der Quellen habe ich Jahrg. 1911, S. 351 ff. nachgewiesen und besprochen. Kiesselbach hat sie früher übersehen und ignoriert sie und ihre Bedeutung auch jetzt noch so gut wie ganz, weshalb seine verwirrten Ausführungen eigentlich eine Diskussion überflüssig erscheinen lassen.

Kiesselbach gibt sich S. 309 den Anschein, als bespräche er die von mir nachgewiesenen Beweisstellen für die Bedeutung hansa = Recht in dem Namen »Deutsche Hanse« d. h. Summe der Rechte der Deutschen im Auslande, wobei die Geschlossenheit des Kreises der Rechtsinhaber, die zugleich in dem Wort hansa enthalten ist, durch andere Quellen außer Zweifel steht, und zwar nennt er die eine auf Nowgorod und die zwei auf Norwegen bezüglichen Quellenstellen. Es sind dies die frühesten Erwähnungen des Wortes in bezug auf diese beiden Länder, aber sie enthalten nur das Wort hansa Theutonicorum selbst, keine direkte Erklärungen desselben, aus denen ich die Bedeutung »Recht der Deutschen« nachgewiesen habe. Kiesselbach leugnet, daß sich aus der auf Nowgorod bezüglichen Stelle auch nur die leiseste Andeutung finde, daß das Wort Deutsche Hanse, Theutonicorum hansa — er sagt hier mißverständlich nur hansa, um dessen Bedeutung es sich nicht handelt — die Summe aller Rechte der Deutschen im Auslande oder die aus dem gemeinsamen Besitz dieser Rechte sich ergebende Personengemeinschaft bedeute; eine solche Deutung, meint er ferner, würde geradezu einen Widersinn ergeben. Wozu die Phrase? Es steht nur das Wort Hansa der Deutschen da, ohne weitere Erklärung oder »leiseste Andeutung«. Die nötige »Andeutung« hätte sich Kiesselbach aus den unzweideutigen Beweisstellen holen sollen. Einen Widersinn ferner kann kein Unbefangener entdecken. Den Begriff Deutsche Hanse finden wir in den auf die einzelnen Länder bezüglichen Urkunden angewandt. Und daraus, daß dieser Begriff ungefähr zu gleicher

Zeit, zuerst in Norwegen, in den verschiedenen Ländern auftaucht — Norwegen, Nowgorod, Flandern — ganz abgesehen von England — schließen wir, daß er wie später so schon von vornherein ein allgemeiner, nicht auf ein einzelnes Land beschränkter war, sondern daß er das ganze Ausland, das ganze ausländische Arbeitsgebiet der norddeutschen Kaufleute umfaßte. In diese dem mittelalterlichen Denken durchaus konforme und jedem, der sich mit ihm vertraut gemacht hat, einleuchtende Vorstellung hat lediglich Verwirrung hineingetragen Kiesselbachs einseitige und quellenwidrige Beziehung und Beschränkung des Begriffs Deutsche Hanse auf ein einziges Land und eine einzige Genossenschaft, auf Flandern und die Genossenschaft in Brügge. Dagegen müssen alle anderen Quellen, in denen der Begriff Deutsche Hanse in bezug auf andere Länder, sogar früher als auf Flandern, gebraucht wird, zu Boden fallen, wodurch sich dann das ganze Bild von der Entstehung der Deutschen Hanse verzerrt. Je länger desto mehr haftet Kiesselbachs Blick einseitig an Flandern, er sieht in der Überlieferung nur Flandern, alles muß sich auf Flandern beziehen. Diese Einseitigkeiten sind bereits widerlegt worden; ihre Wiederholung bessert die Sache nicht.

Was die Auslegung der auf Nowgorod bezüglichen Äußerung Rostocks von 1350 betrifft, so habe ich Jahrg. 1911, S. 333 gezeigt, daß darin der Ausdruck hansa sua sich unterscheidet von dem Ausdruck Theutonicorum hansa. Letzterer deutet auf einen weiteren Kreis von deutschen Kaufleuten außerhalb der engeren Gemeinschaft des St. Peterhofes in Nowgorod. Das bestätigen auch Kiesselbachs gewundene Ausführungen S. 309 selbst; es sind eben die gemeint, die ein Recht auf Aufnahme in die Genossenschaft des St. Peterhofes haben, dieses Recht aber noch nicht ausgeübt haben, sondern noch außerhalb der Genossenschaft stehen, noch nicht deren Mitglieder sind. Mehr habe ich aus der Stelle nicht gefolgert. Daß, wie Kiesselbach will, Theutonicorum hansa nur den Kreis der Städtebürger bezeichnen solle, die ein Recht auf Zulassung nur zum St. Peterhof und dadurch zum Genuß der Rechte des St. Peterhofes hatten, liegt in den Worten noch nicht. Praktisch kam ja zunächst der St. Peterhof in Frage. Aber den Sinn des Wortes braucht es nicht zu erschöpfen. Denn die Kaufleute, die zur Zulassung zum St. Peterhofe usw. berechtigt waren, waren

es — wenigstens der Regel nach — auch für Genossenschaften und Rechte in anderen Ländern. Die größere Gemeinschaft war damals bereits da, und ihren Zusammenhang habe ich früher nachgewiesen. Der Ausdruck Deutsche Hanse braucht sich daher nicht bloß auf den für Nowgorod berechtigten Kreis von Kaufleuten zu beziehen. Auch aus anderen Gründen wäre das recht unwahrscheinlich. Welche wunderliche Vorstellung! Der Begriff Deutsche Hanse soll bei seinem ersten Auftreten in Beziehung auf Nowgorod bedeuten den Kreis der außerhalb der Nowgoroder Genossenschaft stehenden, dort eintrittsberechtigten usw. Städtebürger, in Brügge die deutsche Genossenschaft, in Norwegen etwas ganz Unklares, vielleicht die S. 311 genannten Kaufleute und überhaupt die Bürger jener Städte, welche »die Organisation der Hansebrüderschaft der Deutschen in Norwegen bildeten«. So zeigt ein Eingehen auf die Gedankengänge Kiesselbachs immer, daß sie zu Absonderlickeiten und Inkonsequenzen führen. In Wirklichkeit bedeutet auch an dieser Stelle Theutonicorum hansa in erster Linie das Recht der Deutschen, wobei die Geschlossenheit des Personenkreises der Rechtsinhaber besonders deutlich hervortritt, denn der dritte und letzte Kreis (wenn man hier diesen Ausdruck gebrauchen will) wird eben hier genannt: nämlich was noch außerhalb dieses Kreises der Rechtsinhaber steht, wie Lombarden u. a.

Unzureichend ist Kiesselbachs Erklärung der »hensebrodere« genannten Kaufleute aus den Seestädten in der Beschwerde des Königs Magnus von Schweden von 1352. Es sind damit, wie ich Jahrg. 1911 S. 319 ausführte, »nicht die Angehörigen einer einzelnen Genossenschaft bezeichnet, sondern ein Kreis von Kaufleuten, der mit Norwegen, Schonen, Schweden und Rußland in Handelsverbindung steht, diese Länder besucht, in diesen Ländern sich aufhält und in organisierten Genossenschaften zusammenfindet. Auch die Deutschen in St. Peterhof zu Nowgorod werden einbegriffen in den Ausdruck ‚Hansebrüder'«. Kießelbach meint dagegen, um die Bezeichnung Hansebrüder auf die Angehörigen einer einzelnen Genossenschaft zu retten, es seien die Norwegen besuchenden »Kaufleute und überhaupt die Bürger jener Städte, welche die Organisation der Hansebrüderschaft in Norwegen bildeten, auch außerhalb Norwegens als Zugehörige zu jener Hansebrüderschaft der Deutschen in Norwegen als »Hansebrüder«

bezeichnet; denn der Verfasser der Beschwerde stellte sich die Brüderschaft jener Kaufleute als eine societas vor (contempnunt [sc. die hensebrodere] . . . eciam illos qui prius fuerant de societate eorum, quod nunquam in eorum conviviis vel aliis amicabilibus admittantur societatibus). Kiesselbach ist hier so vorsichtig, von einer Vorstellung des Verfassers zu reden. Und das scheint mir gerechtfertigt. Denn von einer »Organisation der Hansebrüderschaft in Norwegen« ist, sofern Kiesselbach an die Genossenschaft in Bergen denkt, bis dahin noch nichts, und sofern die Organisation in Norwegen (die Organisation einer Hansebrüderschaft in Norwegen, wenn ich Kiesselbach recht verstehe) eine umfassendere sein soll, überhaupt nichts bekannt. Der Erklärungsversuch Kiesselbachs erledigt sich damit, daß er ebensogut auf Hansebrüder in Rußland wie in Norwegen paßt, und daß man in Kiesselbachs Erklärung an Stelle von Norwegen getrost Rußland einsetzen könnte, ohne damit der Überlieferung zu widersprechen. Denn auf die Genossenschaft in Nowgorod und Rußland, den St. Peterhof, wird viel unzweideutiger hingewiesen als auf die Genossenschaft in Norwegen. Der Fehler Kiesselbachs liegt auch hier wieder darin, daß er die Quellen und die Ausdrücke, auf die es ankommt, zu sehr pressen will in der Richtung einer Beziehung auf bestimmte Länder und Genossenschaften. Die Quellen widerstreben aber deutlich dergleichen verengenden und einschnürenden Erklärungsversuchen. Sie haben weitere, über ein einzelnes Land hinausreichende Kreise im Auge. Der Versuch Kiesselbachs, die Beziehung des Ausdrucks Deutsche Hanse (hier auch Hansebrüder) auf ein einzelnes Land oder Genossenschaft darzutun, hat ja nur den Zweck, später den Ausdruck Deutsche Hanse auf die Genossenschaft in Brügge beziehen zu können, um dann aus dieser die Vereinigung der Städte von der Deutschen Hanse herauswachsen zu lassen.

Dementsprechend ist auch sein Widerspruch gegen meine Erklärung des Ausdrucks mercatores de hansa Theutonicorum in dem Entwurf der städtischen Klageschrift an König Magnus von 1354 hinfällig. Mercatores de hansa Theutonicorum beschränkt sich hier zweifellos nicht auf die Genossenschaft in Bergen. Kiesselbach meint, wie für England, wo die dortige Hanse Deutschlands nicht nur die in London weilenden, sondern auch die an anderen englischen Plätzen tätigen Deutschen umfaßte, sei »damals offenbar«

auch für Norwegen ein analoges Verhältnis anzunehmen. Das beweise er erst. Aus dieser Stelle geht es nicht hervor, und andere wird er vergeblich suchen. Im übrigen verweise ich für die Erwähnungen des Namens Deutsche Hanse in Norwegen seit 1343 auf meine Erörterungen S. 312.

Auch Kiesselbachs Bemerkungen über England beleuchten seine Arbeitsweise. Wenn die deutschen Kaufleute — so führt er aus —, »ihre Vorstellung von dem, was unter dem Ausdruck der Deutschen Hanse zu verstehen war, nach den in England bestehenden Verhältnissen bildeten,« so kann »kein Zweifel darüber bestehen, daß sie sich eine Organisation, eine Genossenschaft, und sofern sie die rechtliche Seite bezeichnen wollten, die sich aus der Zugehörigkeit zu der Genossenschaft ergebenden Rechte darunter vorstellten«. Richtig ist, daß, wie ich früher ausgeführt habe (Jahrg. 1911 S. 312), bei dem Aufkommen und der Verbreitung des Namens Deutsche Hanse die Vorstellung von der hansa Alemannie in England, von den an ihr haftenden Rechten und von ihrer Stellung in England wohl mitgewirkt hat. Aber die Deutschen wandten eben den Ausdruck Deutsche Hanse nicht auf einzelne Länder und Genossenschaften, sondern in einem weiteren Sinne an. Und das ermöglichte ihnen ohne Schwierigkeit die verschiedene Bedeutung des Wortes hansa, das ja auch beides, was man in der englischen Bezeichnung hatte, in sich schloß. Sie stellten die Bedeutung Recht voran und hielten dabei die Bedeutung Gemeinschaft fest. Und das entsprach genau dem Stande der Gesamtentwicklung des Handels der niederdeutschen Kaufleute zur Zeit des ersten Auftretens des Ausdrucks Deutsche Hanse.

Kiesselbach schiebt mir S. 312 die Meinung unter: Daraus, daß die englischen Urkunden davon sprechen, daß Mitglieder der deutschen, in England bestehenden Genossenschaft sich auch in Flandern aufhalten, gehe hervor, daß der Geltungsbereich der hansa Alemannie über die Grenzen Englands hinausgehe; ich verlöre damit den Boden der Wirklichkeit unter den Füßen; der Geltungsbereich der in England bestehenden Deutschen Hanse erfahre doch nicht im mindesten dadurch eine Erweiterung, daß von den Engländern Mitglieder dieser Genossenschaft als solche auch bezeichnet werden usw. Ich sage ausdrücklich an jener Stelle (Jahrg. 1911 S. 305): In der Vorstellung der Engländer

reicht der Geltungsbereich der hansa Alemannie über die Grenzen Englands hinaus, und überträgt sich der Begriff hansa Alemannie bei ihnen auch auf das Ausland. Siehe auch S. 306. Die entscheidenden Worte läßt Kiesselbach weg. Daher der Nonsens, den er weiter vom »Geltungsbereich des Deutschen Reiches« auftischt.

Was Kiesselbach über den auf T. Bloemenrod bezüglichen Beschluß der Brügger Genossenschaft und über die irrige Beziehung des Ausdrucks Deutsche Hanse ausschließlich auf die Brügger Genossenschaft im Jahre 1350 ausführt, bedarf nach dem oben und früher, Jahrg. 1911 S. 325 ff., Gesagten keiner Widerlegung. Das Gerede von dem »höchst unwahrscheinlichen Bestehen einer Befehlsgewalt einer [der brüggischen] Genossenschaft über die anderen«, von der »an sich rechtlichen Geltung« gewisser vom Hof zu Nowgorod der Genossenschaft in Brügge gemachten Vorschriften — für den Handel mit gewissen Waren nach dem Osten — »ausschließlich für den deutschen Hof in Nowgorod« usw. verrät, daß er vor den allzu deutlich gegen ihn sprechenden Tatsachen unter den Schutz juristischer Begriffe flüchtet. Die S. 305 von ihm angeführte Stelle des Beschlusses der Genossenschaft von 1354 — sunder orlof des coopmans — beweist gar nichts für die Bedeutung des nur in dem Beschluß von 1350 vorkommenden Ausdrucks Deutsche Hanse. Eine weitere Verdrehung meiner Ausführungen ist es, wenn Kiesselbach es S. 316 als meine Behauptung hinstellt, es hätte dem damaligen Sprachgebrauch entsprochen, schon lediglich den gemeinsamen Privilegienbesitz mit dem Ausdruck hansa zu bezeichnen; nur so könne man sich wundern, daß der Ausdruck Deutsche Hanse für Flandern nicht schon vor 1347 vorkomme usw. Um den Ausdruck hansa = gemeinsamer Privilegienbesitz handelt es sich nicht, sondern um den Ausdruck Deutsche Hanse. Daß gemeinsamer Privilegienbesitz als hansa hätte bezeichnet werden müssen oder gewohnheitsmäßig oder häufiger als hansa bezeichnet werde, habe ich nicht behauptet. Deutsche Hanse bedeutet Recht der Deutschen, Summe und Inbegriff ihrer Privilegien und Rechte; in diesem Sinne kann man auch sagen: gemeinsamer Privilegienbesitz. Aber darum braucht umgekehrt gemeinsamer Privilegienbesitz noch längst nicht gewohnheitsmäßig oder häufig im Mittelalter mit hansa bezeichnet zu werden. Das Wort ist doch nicht in dem Sinne technischer

Ausdruck, daß es sich bei jedem Vorkommen von »gemeinsamem Privilegienbesitz« hätte einstellen müssen. Im Gegenteil: auf gemeinsamen Privilegienbesitz hat man es in zahllosen Fällen nicht angewandt, in anderen Fällen aber hat man es gewohnheits- und regelmäßig darauf angewandt, und dann auch wohl in der Regel aus bestimmten historischen oder sachlichen Gründen und in bestimmter örtlicher oder allgemeiner Färbung. Kiesselbachs Ausführungen S. 316, daß in dem Fall des T. Bloemenrod vom Jahre 1350 die genossenschaftliche Geschlossenheit der neuen Organisation betont werden sollte, beweist nichts dafür, daß der dort verwandte, im übrigen in der Überlieferung der Brügger Genossenschaft nur hier gebrauchte Ausdruck Deutsche Hanse als Bezeichnung der Genossenschaft selbst hätte dienen sollen. Denn Beschlüsse der Genossenschaft, in denen ihre Geschlossenheit betont werden sollte und wurde, sind zahlreich bekannt, ohne daß darin von der Deutschen Hanse die Rede wäre. Auch was Kiesselbach sonst S. 316 ff. von dem Gebrauch von hansa in dem Hamburger und Lübecker Schiffrecht, in den Genossenschaften der Hamburger in Stavoren usw. ausführt, trifft die Sache nicht. Denn nicht der Ausdruck hansa, sondern Deutsche Hanse steht zur Erörterung. Das Vorkommen von hansa im Sinne von Genossenschaft bezweifelt ja niemand. S. 318 heißt es: »Dagegen fehlt es völlig an einem Beweise dafür, daß es bei den hansischen Kaufleuten üblich gewesen wäre, schon den bloßen gemeinsamen Besitz von Privilegien als ‚Hanse' zu bezeichnen; überall, wo eine Stadt für ihre Bürger ein Privileg im Auslande erwarb, müßte es ja sonst dem Sprachgebrauch entsprochen haben, von einer ‚Hanse' der Bürger dieser Stadt in dem betreffenden Lande zu sprechen, wenn tatsächlich das Wort Hanse schon lediglich zur Bezeichnung des gemeinsamen Besitzes von Privilegien im Auslande üblich gewesen wäre«. »Überall«? »müßte es ja«? »schon lediglich«? Auf wen sollen solche groteske Voraussetzungen und Schlußfolgerungen Eindruck machen! Beweismittel dieser Sorte charakterisieren nur die Methode Kiesselbachs. Nach langen inhaltsleeren und gewundenen Erwägungen bequemt sich Kiesselbach S. 319 endlich zu dem Zugeständnis, man »könne höchstens sagen, daß der Ausdruck Deutsche Hanse neben der Bezeichnung für eine Genossenschaft der Deutschen im Auslande [?] . . . auch zur Bezeichnung

der Handelsberechtigungen und Freiheiten der norddeutschen Kaufleute im Auslande in einem ganz allgemeinen Sinne in den Urkunden vorgekommen sei.« Damit kommt wenigstens Kiesselbach, wenn auch sehr langsam und widerstrebend, doch tatsächlich und zum erstenmal der Wahrheit ein wenig näher.

Über die einzelnen Stufen und entscheidenden Wendungen der Entwicklung der Gemeinschaft der Kaufleute von der Deutschen Hanse zur Gemeinschaft der Städte von der Deutschen Hanse habe ich Jahrg. 1911 S. 334 ff. ausführlich gehandelt und gehe auf einzelne früher widerlegte Irrtümer — wie z. B. die Beziehung des Ausdrucks Deutsche Hanse auf die Brügger Genossenschaft u. a. -- nicht weiter ein. Die formalistische Erklärung der Quellen tritt bei K. wieder in einer das Verständnis derselben merklich hindernden Weise hervor. Der von den Städten von der Deutschen Hanse über die Handelssperre gegen Flandern 1358 gefaßte Beschluß wurde besiegelt durch Lübeck in Vollmacht der Städtevertreter unde met des kopmannes von Almanien van der Duschen hense. Daraus habe ich, Jahrg. 1911 S. 343, gefolgert, daß die beschließenden Städte die Legitimation zu ihren Beschlüssen einerseits von ihrer Zugehörigkeit zu der Genossenschaft in Brügge (davon sprechen sie im Eingang des Beschlusses), andererseits als Angehörige und Vertreter der Gesamtheit der Kaufleute von der Deutschen Hanse genommen hätten. Dagegen glaubt Kiesselbach S. 322 f. einwenden zu müssen: an eine tatsächliche Bevollmächtigung der Rathmannen durch die Gesamtheit der in allen fremden Ländern verkehrenden deutschen Kaufleute, welcher ja jede Organisation und damit auch jedes Organ für eine Willensäußerung gefehlt haben soll, könne dann doch nicht ernstlich gedacht werden. Wer spricht denn von tatsächlicher Bevollmächtigung? Der Sinn meiner Worte von der Legitimation der Städte als Angehörige und Vertreter der Gesamtheit der Kaufleute von der Deutschen Hanse ist doch deutlich genug. Die Städte und ihre Räte waren doch immer die Herren ihrer im Ausland Handel treibenden Kaufleute, der Kaufleute von der Deutschen Hanse, und fühlten sich, und zwar erst recht seit 1356, als ihre Herren und Vertreter; und um als Vertreter dieser Gesamtheit handeln zu können, brauchten sie weder früher noch erst recht nicht jetzt eine »tatsächliche Bevollmächtigung« dieser Gesamtheit.

Falsch ist weiterhin S. 323 f. seine Auslegung des Exklusionsbeschlusses von 1358, wonach eine Stadt von der Deutschen Hanse, die sich den Beschlüssen der Städte nicht fügt, ewichliken ute der Dudeschen hense blyven unde des Dudeschen rechtes ewichliken entberen soll. Kiesselbach meint, daß hier nicht von dem Ausschlusse vom Genuß der Privilegien in Flandern [das ist nur zum Teil richtig und auch nicht meine Ansicht, s. meine Ausführungen a. a. O. S. 340], sondern von dem Ausschlusse aus der Vereinigung der Städte die Rede sei. Wozu heißt es denn des Dudeschen rechtes? Seine anschließenden Bemerkungen erledigen sich durch den oft hervorgehobenen Umstand, daß sich Kiesselbach hinsichtlich der Bedeutung von »Deutsche Hanse» ganz auf falscher Fährte befindet.

Ebenso leidet seine Erklärung der bekannten Bremer Urkunde von 1358 über die sog. »Wiederaufnahme« Bremens in die Deutsche Hanse, S. 325 Anm. 1, an dem Übel selbstgeschaffener Unklarheiten. Bremen dankt darin (s. Jahrg. 1911 S. 344) consulibus civitatum maritimarum et eciam aliarum civitatum necnon communibus mercatoribus de hansa Theutonicorum für seine Wiederaufnahme in die Freiheiten und Privilegien dieser Kaufleute, nachdem es eine Zeit außerhalb derselben gewesen war. Ferner versprach Bremen, alle Abmachungen zwischen den bremischen Gesandten und den in Lübeck versammelten Städtevertretern ex parte ipsorum mercatorum de hansa predicta zu halten, sich allen Beschlüssen der Städtevertreter ex parte omnium mercatorum predictorum zu fügen. Kiesselbach meint, aus den Strafbestimmungen der Urkunde gegen Übertreter solcher Beschlüsse — wenn ein Bremer velificaret et visitaret cum suis navibus et bonis reysas prohibitas et loca prohibita per dominos consules et mercatores predictos . . ., der soll sein Leben und die bei seiner Verhaftung in seinem Besitz befindlichen Güter verlieren, und zwar $^2/_3$ dieser Güter an die Kaufleute von der Deutschen Hanse und $^1/_3$ an den Rat der Stadt, in der er gefaßt wird — gehe hervor, daß man bei dem Ausdruck Deutsche Hanse »keineswegs an eine unorganisierte ideelle Personengemeinschaft, sondern an ein sehr reales Gebilde mit eigenem Vermögensbesitz dachte«; »eine Hingabe der zwei Drittel der Güter an eine ideelle Personengemeinschaft, deren Substrat lediglich in dem gemeinsamen Privilegienbesitz bestand und der jede Organisation und damit auch

jedes Organ zur Entgegennahme der Güter fehlte, ist jedenfalls nicht denkbar und kann deshalb nicht gemeint sein«. Die Sache liegt doch einfach genug. Die Beschlüsse, von denen die Rede ist, sollen verhindern, daß die Bremer Gegenden und Orte besuchen, deren Besuch den Städten und Kaufleuten von der Deutschen Hanse verboten war, und daß also die Bremer die Kaufleute von der Deutschen Hanse schädigen durch Konkurrenzhandel im Feindesland. Da ist es doch ganz natürlich, daß das auf solchen Wegen betroffene Gut an die durch das Verhalten der Bremer auch indirekt geschädigten Kaufleute von der Deutschen Hanse fällt, die ihrerseits die Handelssperre beobachten. Es wird zu $^2/_3$ für sie und ihren Nutzen eingezogen, was durch Kaufleute der betreffenden Stadt, wo die Verhaftung erfolgte, oder durch Beauftragte des Rats, der ja mit beteiligt war, geschehen konnte. Über die in der Urkunde nicht weiter geschilderte praktische Verwendung bzw. Verteilung der $^2/_3$ des zum Nutzen der Kaufleute von der Deutschen Hanse eingezogenen Guts für allgemeine oder spezielle Zwecke der Kaufleute von der Deutschen Hanse braucht sich doch Niemand den Kopf zu zerbrechen. Wozu diese Gedankenquälereien von dem »sehr realen Gebilde mit eigenem Vermögensbesitz«, dem »Organ zur Entgegennahme der Güter«? Wie wenig wertvoll Kiesselbach selbst derartige Erwägungen erscheinen, verrät auch, wie mir scheint, sein letzter, freilich gewichtig klingender Satz: »Wieweit überhaupt die Vorstellung des bremischen Verfassers dieses Schreibens von dem Wesen der Hanse den tatsächlichen Verhältnissen entsprach, steht zudem gänzlich dahin.« Nun, die Urkunde berichtet über ganz aktuelle Dinge und ist in vier Originalen an ebensoviel verschiedenen Stellen erhalten, so daß man an der Wichtigkeit des Inhaltes für die Beteiligten schon deshalb nicht zweifeln kann und zunächst einmal allen Grund zu der Annahme hat, daß der Inhalt der Urkunde sorgfältig erwogen ist und keine Unklarheiten oder den tatsächlichen Verhältnissen nicht entsprechende Angaben in ihr enthalten sind.

Ebenso bestreitet Kiesselbach S. 325 f. in gequälten Windungen und Wendungen meine Ausführungen S. 340, daß sich in dem gegen Flandern gerichteten Sperrbeschluß der Städte von der Deutschen Hanse von 1358 der angedrohte Ausschluß einer widerspenstigen Stadt aus der Deutschen Hanse außer auf Flandern

auch auf England, Norwegen und Nowgorod bezogen habe, also auf den ganzen Tätigkeitskreis der Kaufleute von der Deutschen Hanse. Einen Gegenbeweis führt er nicht. Die Behauptung, daß ein solcher Beschluß der Städte die Erstreckung ihrer Kompetenz auf die übrigen Länder außer Flandern nur »ganz beiläufig« hätte zum Ausdruck bringen wollen oder können, ist irrig. Denn in der Sperrordonnanz wird wiederholt Bezug genommen sowohl auf das Verhältnis der nach England, Schottland und Norwegen usw. gehenden Schiffahrt zu der Sperre gegen Flandern, als auch auf die Beteiligung der »olderlude« in diesen Ländern an der Aufsicht über die Durchführung der Sperre. Die Teilnahme dieser olderlude, der Genossenschaftsbehörden in den anderen Ländern, erscheint notwendig und man kann hinzusetzen als selbstverständlich bei der Durchführung der Handelssperre. Die auswärtigen Genossenschaften bildeten jetzt mit den Städten eine zusammenhängende Einheit, und eine Stadt, die aus dieser Gemeinschaft ausgeschlossen wurde, konnte nur aus der Gesamtheit ausgeschlossen werden, nicht bloß aus einem einzelnen Teil. Ich habe das schon früher auseinandergesetzt, a. a. O. S. 338 ff., und dabei auf das Beispiel Bremens hingewiesen.

Auf die weiteren Erörterungen Kiesselbachs S. 326 ff. einzugehen, ist überflüssig[1], weil sie Bekanntes wiederholen und ihre

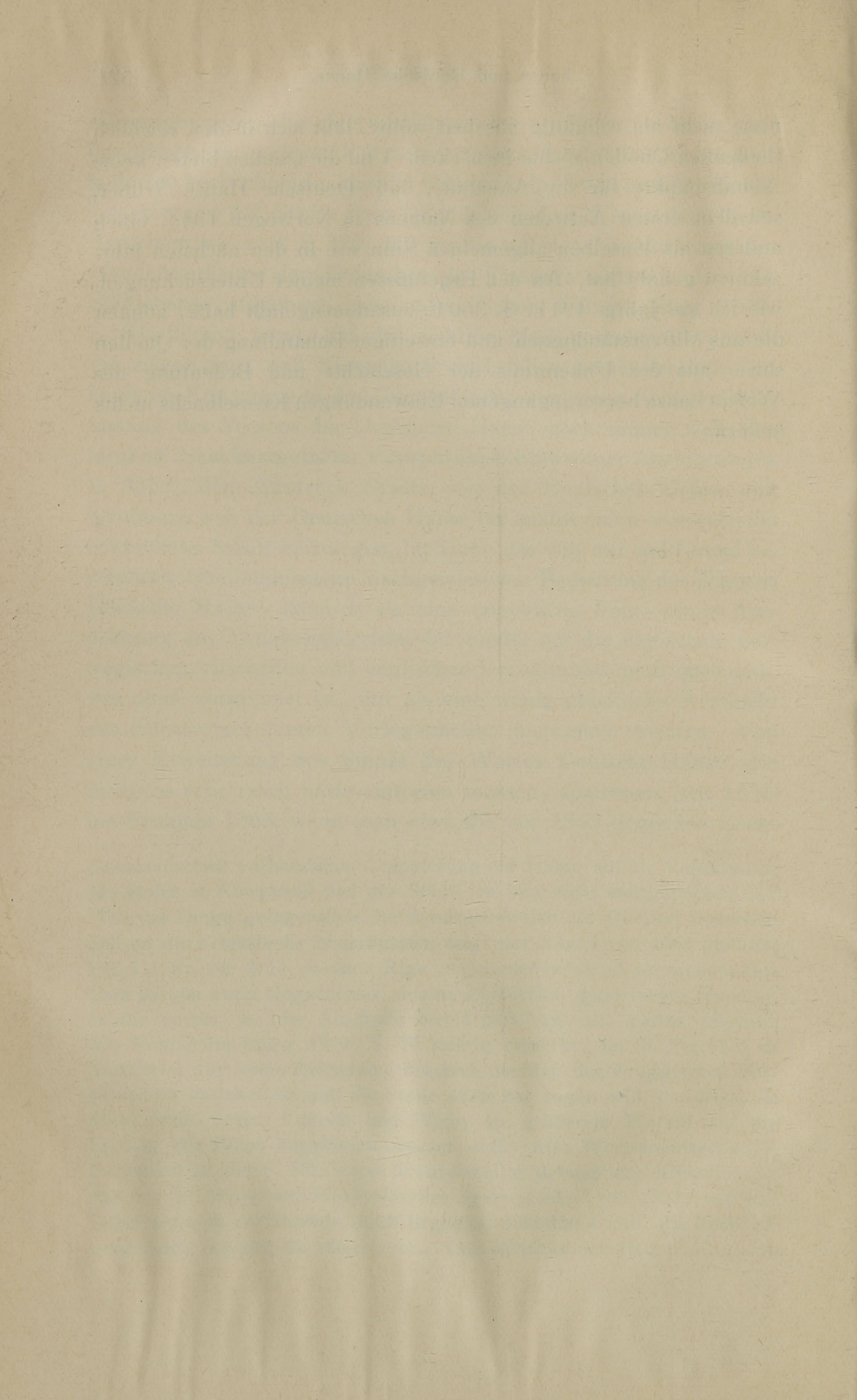
[1] Recht hat Kiesselbach darin, daß in dem Schreiben der Lübecker Tagfahrt (consules civitatum maritimarum de tercia parte Lubicensi et tercia parte Wisbicensi) von 1366 Juni 24, HR. I 1 Nr. 385, an den Kaufmann zu Nowgorod die der Einteilung der Brügger Genossenschaft entlehnte Drittelung der Städte zum Ausdruck kommt. Das ist aber eine Ausnahme; sie befindet sich auch unter den schon von Koppmann nahmhaft gemachten Stellen, siehe meine Ausführungen Jahrg. 1911, S. 345 f., und erklärt sich auch wohl dadurch, daß auf jener Lübecker Tagfahrt nur Städte des [Brügger] lübischen und gotländischen Drittels — Lübeck Hamburg Rostock Stralsund Wismar Greifswald Kolberg Kiel $>$ Wisby Riga Dorpat Reval — anwesend waren und bei den Verhandlungen der Tagfahrt sich eine Ähnlichkeit der Nowgoroder Verhältnisse mit denen in Brügge ergab, insofern Wisby in dem gotländisch-livländischen Drittel der Brügger Genossenschaft eine, wie die Schoßverhandlungen zeigen, etwas anspruchsvolle, und im Hof zu Nowgorod neben Lübeck eine bevorzugte Stellung einnahm. Doch blieb der Fall eine Ausnahme, und im allgemeinen ist es daher richtig, wenn ich S. 346 Anm. 1 sagte, daß eine Übertragung der in bezug auf die Brügger

Übertreibungen, die Verwechslung der vielfach in bezug auf flandrische und gelegentlich auch auf nichtflandrische Angelegenheiten zu beobachtende, aber im übrigen keineswegs durchgreifende Gruppierung der Städte nach Dritteln mit dem Wesen der Hanse, Ansichten wie z. B. S. 329, daß gerade auf den Verhältnissen des Handelsverkehrs der Deutschen in Flandern sich die deutsche Städtehanse aufgebaut habe u. a., schon früher, Jahrg. 1911, S. 345 ff. und sonst, auf das richtige Maß zurückgeführt sind. Sie zeigen nur, daß Kiesselbach nach allen seinen breiten und häufigen Erörterungen des Gegenstandes von einer richtigen Auffassung des Wesens der Deutschen Hanse noch immer weit entfernt ist. Sein kurzgefaßter Versuch am Schluß seiner Ausführungen S. 335 f., dem Ausdruck Städte von der Deutschen Hanse und Kaufmann von der Deutschen Hanse für später einen entsprechend erweiterten Inhalt beizulegen, im Sinne des von mir auf Grund bestimmter Quellenaussagen nachgewiesenen Bedeutung des Namens Deutsche Hanse, nämlich als eine angebliche Folge einer Ausdehnung des Tätigkeitsbereichs der Städte auf die dänischen, norwegischen, russischen und englischen Verhältnisse, muß nach dem, was oben ausgeführt ist, nur als eine wenig glückliche Ausflucht aus selbstverschuldeten Verlegenheiten angesehen werden. Von einer Erweiterung des Sinnes des Wortes Deutsche Hanse, die übrigens sehr rasch hätte eintreten müssen, spätestens (seit 1358) bis Frühjahr 1363, wenn man etwa die vor 1363 liegenden Zeug-

---

Genossenschaft vorhandenen Gruppierung der Städte auf die Verhältnisse des Hofes zu Nowgorod und der Städte zu ihm nicht stattgefunden hat. Wie die Dinge gelegentlich die Ausdrucksweise der Quellen äußerlich und an der Oberfläche beeinflussen, zeigt der Rezeß von 1363 Juni 24, HR. I 1 Nr. 296 § 14, wonach Riga zugelassen wird ad servandum terciam partem curie Nogardensis, dummodo fecerint, quod facere tenentur, ut alie partes, wo der Ausdruck tercia pars bzw. alie partes, obwohl, wie Koppmann Jahrg. 1879, S. 77 richtig bemerkt, im St. Peterhof zu Nowgorod gar keine Dritteilung bestand, deutlich den Brüggischen Verhältnissen entlehnt ist und die Stelle eben nur sagen will, daß Riga als dritte Stadt neben Lübeck und Wisby zu größerem Einfluß auf die Leitung des Hofes zugelassen werden soll. Also Wortreminiszenz! — Irrtümlich ist die S. 333, Anm. 2 aufgestellte Behauptung Kiesselbachs, daß ich in bezug auf die Stelle des Sperrerlasses von 1358, wo von Fahrten durch die Hovede, nach England, Schottland usw. die Rede ist, neuerdings mit ihm übereinstimme. Das ist nicht der Fall.

nisse nicht als vollgültig ansehen wollte, läßt sich in den reichlich fließenden Quellen nichts bemerken. Und die Quellen bieten keine Anhaltspunkte für die Annahme, daß »Deutsche Hanse« früher, seit dem ersten Auftreten des Namens in Norwegen 1343, einen anderen als denselben allgemeinen Sinn wie in den nächsten Jahrzehnten gehabt hat. An den Ergebnissen meiner Untersuchungen, wie ich sie Jahrg. 1911, S. 360 ff. zusammengefaßt habe, können die aus Mißverständnissen und einseitiger Behandlung der Quellen sowie aus der Unkenntnis der Geschichte und Bedeutung des Wortes hansa hervorgegangenen Einwendungen Kiesselbachs nichts ändern.



XI.

Rezensionen.

1.

Schönberg, L.: Die Technik des Finanzhaushalts der deutschen Städte im Mittelalter. (Münchener Volkswirtschaftliche Studien. Herausgegeben von Lujo Brentano u. Walther Lotz, 103. Stück.) Stuttgart u. Berlin 1910, J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger. XIV u. 199 S.

Von

Julius Hartwig.

Schönberg hat es in dem vorliegenden Buch unternommen, das große Material, das seit längerer Zeit, besonders aber in der neueren, über den Haushalt mittelalterlicher Städte veröffentlicht ist, zu verarbeiten und zu sichten. Schon der Versuch war dankenswert und im großen und ganzen scheint er mir auch gelungen zu sein. Man lernt die große Mannigfaltigkeit der städtischen Finanzeinrichtungen des Mittelalters kennen und man sieht zugleich, wieviel Gleichartiges sich in ihnen findet. Doch wird die Lektüre des Buches etwas dadurch beeinträchtigt, daß Schönberg nicht immer scharf disponiert; er hält sich nicht streng an seine eigene Einteilung und ordnet sein Material im einzelnen ohne ein sichtbares Prinzip. Wenn er z. B. zum Beweis einer These Tatsachen aus den verschiedensten Städten beibringt, so hätte er sie entweder zeitlich oder regional oder wenigstens alphabetisch ordnen müssen; er tut aber öfter weder das eine noch das andere, sondern läßt sie kunterbunt aufeinanderfolgen.

Schönberg hat seine Darlegungen in vier Abschnitte gegliedert: I. Die städtische Finanzverwaltung im weiteren Sinne (S. 11—85), II. Das Rechnungswesen (S. 86—154), III. Das Kassen- und Zahlungswesen (S. 155—190) und IV. Das Kontrollwesen (S. 191—199).

Im ersten Abschnitt verbreitet er sich zunächst über den Rat (S. 13—25), wie er entsteht, selbständig wird und lange Zeit die gesamte innere und äußere Verwaltung der Stadt und des städtischen Haushalts allein besorgt, bis dann, wenn auch nicht überall, so doch vielerorten die Zünfte einen gewissen Einfluß auf die städtischen Angelegenheiten gewinnen. Die Finanzverwaltung des Rates geschah zunächst in corpore und dann durch einzelne seiner Mitglieder oder durch Ausschüsse, die er aus seiner Mitte bildete.

Die äußere Organisation der Finanzverwaltung im engeren Sinne (S. 26—40) war sehr mannigfaltig. Die einen Städte, und zwar die Mehrheit, hatten eine oberste Finanzkasse, andere dagegen ein System koordinierter Kassen, z. B. Basel, Cöln und Danzig ihrer drei. Die obersten Finanzbeamten hießen Losunger, Schatz- und Rechenmeister, Baumeister und Kämmerer; der letztere Name war im größten Teil Norddeutschlands üblich. Aber nicht die ganze Kassenführung war bei ihnen konzentriert, gewisse Finanzgeschäfte wurden von besonderen Ämtern wahrgenommen. Der zunehmende Umfang der Verwaltung zog nämlich bald eine Verteilung der Geschäfte über den ganzen Rat nach sich, z. B. wurden die städtischen Betriebe vielfach abgesondert und getrennt verwaltet und sehr häufig haben auch die Steuern eine eigene Verwaltungsbehörde gehabt. Die Finanzbehörde arbeitete mit einer Reihe niederer Beamten, wie Schreibern usw.; ihre Zahl war umso größer, je längere Zeit die Erhebung der Steuer in Anspruch nahm.

Das innere Wesen dieser Finanzverwaltung (S. 40 bis 70) ist nach dem Verfasser dadurch charakterisiert, daß es noch keine Bürokratie gab, mit andern Worten, daß die Leiter und Verwalter der einzelnen Ämter weder eine Vorbildung aufweisen mußten noch auf Lebenszeit angestellt noch besoldet wurden. Die Verteilung der Ämter geschah nach Namen und Stand; praktische, aber ungeschulte Köpfe hatten sie inne. Meist waren sehr ver-

schiedene Tätigkeiten in einer Hand vereinigt; das brachte schon die Unzahl der bestehenden Sonderkassen und Ämter mit sich. Manche Amtsinhaber nahmen ihr Amt nur im Nebenberuf wahr. Die Amtsdauer war vielfach beschränkt. Die hohen Ämter wurden in der Regel jährlich neu verteilt, doch pflegten die bisherigen Inhaber immer von neuem mit ihnen betraut zu werden. Die mittleren und unteren Stellen wurden dagegen im allgemeinen für längere Zeit übertragen. Was die Besoldungsfrage (S. 52 f.) betrifft, so war zunächst nur für die untergeordneten Dienerstellen ein festes Gehalt vorgesehen. Nach und nach wurde aber für alle ein Entgelt eingeführt, zunächst in Gestalt der Entschädigung durch Ehrengeschenke, Sporteln und Naturalbezüge, dann durch Gewährung eines Fixums. Hoch waren diese Gehälter freilich nie, zum Teil deshalb, weil es neben ihnen noch Naturalbezüge gab, oder auch, weil die Beamten sich selbst entlohnten. Die Städte besetzten ihre Ämter derart, daß sie dieselben entweder auf bestimmte Zeit gegen ein festes Entgelt im Wege der Versteigerung oder Vergebung verpachteten, oder sie an einen Bürger überwiesen, der in städtischen Dienst trat und mit einem festen Entgelt oder Sporteln (Gebühren) oder mit beiden entlohnt wurde. Die Verpachtung war besonders in früherer Zeit und bei den kleineren Ämtern üblich, deren Einnahmen man im großen und ganzen vorausberechnen konnte. Später gaben aber alle Städte die Verpachtung ihrer Ämter aus finanziellen Gründen auf und nahmen die Aufbringung ihrer Einnahmen in eigene Regie. Bei den städtischen Angestellten war zunächst die Selbstentlohnung die Regel, d. h. der Amtsberechtigte entnahm selber seinen Lohn aus den Einnahmen seines Amts und lieferte nur die Überschüsse ab.

Die mittelalterliche Stadt war bestrebt, möglichst wenig für ihre Verwaltung auszugeben, um ihre Einkünfte für Machtzwecke verwenden zu können. Sie konnte das mit gutem Gewissen tun; denn die Besorgung der inneren Angelegenheiten litt darunter nicht Not, weil sie in weitem Maße durch besondere Institute und durch die Bürgerschaft selber geschah (S. 71—85). Zunächst galt damals das Prinzip der individuellen Nutzungsvergütung, d. h. jedes Privatinteresse mußte für sich selber aufkommen, der einzelne Interessent hatte in vielen Fällen die Leistung der Stadt mit einer Abgabe zu erkaufen und die Beamten, die er

in Anspruch nahm, für ihre Mühewaltung zu entlohnen. Dann bestand eine Bürgerpflicht des Inhalts, daß der einzelne Bürger seiner Stadt mit Wehr und Waffen dienen, ihr Wachtdienste leisten, Vorräte an Nahrungsmitteln für sie sammeln mußte und dergleichen mehr; es versteht sich, daß ihr infolge dieser Verpflichtung sehr viele Ausgaben erspart blieben. Und drittens wurde eine ganze Reihe von Aufgaben, deren Erfüllung heute dem Gemeinwesen obliegt, damals durch Stiftungen wahrgenommen, indem das Mittelalter besondere Vermögen mit dauernder Zweckbestimmung bildete, eine Art halböffentlicher Sonderkassen, die den Gesamthaushalt der Stadt in wichtigen Punkten, z. B. im Bau und der Unterhaltung gemeinnütziger Anstalten entlasteten (sog. Stiftungsprinzip).

Im zweiten Abschnitt geht der Verfasser zunächst auf die Buchführung in den mittelalterlichen Städten ein und stellt fest, daß die geschriebenen Rechnungsbücher fast ausnahmslos im 14. Jahrhundert aufkommen, und daß das sowohl auf das Anwachsen der Einnahmen und Ausgaben, wie auf das Drängen der Bürgerschaft zurückzuführen ist. Doch bleiben die Stadtrechnungen vielfach unklar und unvollständig. Die Eintragungen sind nicht immer korrekt. Ungleichartige Posten werden zu einer Summe zusammengefaßt und sachlich zusammengehörige auseinandergerissen. Vor allem aber fehlt es an einer Summierung aller Jahreseinnahmen und -ausgaben und an einem ordentlichen Abschluß. Die Sonder- und Nebenkassen mit ihren für bestimmte Zwecke reservierten Einnahmen bleiben außen vor; was sie vereinnahmen, wird ohne Buchung in der Stadtrechnung wieder verausgabt, es gibt keine einheitliche, alles zusammenfassende Rechnungsführung. Nicht verbucht wird ferner alles, was die Stadt auf Grund des Prinzips der individuellen Nutzvergütung erhält, besonders die Naturaleinnahmen und -ausgaben. Die Vollständigkeit der Abrechnungen wurde auch noch dadurch beeinträchtigt, daß die Bürger ihre Forderungen gegen die Stadt bei der Steuer usw. aufrechnen konnten. Und schließlich machen die vielen Rechenfehler ein richtiges Fazit unmöglich.

Dazu kam, daß in den Stadtrechnungen nicht scharf zwischen Brutto- und Nettorechnung unterschieden (S. 115—122), sondern bald der Roh-, bald der Reinertrag und noch häufiger ein Gemisch von beiden, sogar unter einem Titel, eingestellt ward,

wenn auch im großen und ganzen das Nettoprinzip die Oberhand hatte.

Von der Rechnungsablage (S. 123—142) sei erwähnt, daß das Rechnungsjahr, das übrigens nicht immer einem vollen Jahre entsprach, sondern bald kürzer, bald länger war, in einzelnen Städten zu sehr verschiedenen Terminen seinen Anfang und sein Ende nahm. Dementsprechend fand auch die Rechnungslegung zu den verschiedensten Zeitpunkten statt. Der Verfasser legt die Art dieser Rechnungslegung des näheren dar; sie ging unter Zuhilfenahme von Rechenbüchern oder Rechenbrettern (vgl. dazu mein Schoßbuch, S. 131) oder Rechenpfennigen vor sich.

Ein Budget (S. 143—154) war zunächst unbekannt. Der Grund liegt einmal in dem Zweck- und Spezialkassensystem des Mittelalters, dessenwegen nur ein Bruchteil der der Stadt zur Verfügung stehenden Gelder bei der Zentralkasse zusammenlief, und dann in wirtschaftlichen und politischen Momenten, nämlich in der Naturalwirtschaft, bei der eine Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben schwer möglich war, und in der Unstetigkeit der politischen Verhältnisse. Wäre ein Budget vorhanden gewesen, es hätte nur wenig genützt; denn die Hauptkategorien des städtischen Bedarfs waren die unregelmäßigen Ausgaben für militärischen Schutz und diplomatische Vertretung und bei ihnen jeder Voranschlag unmöglich. Zur Herstellung des Gleichgewichts bediente man sich der beweglichen Elemente des Schoßes und der Anleihe. War kein Geld da, so wurden die Ausgaben für die innere Verwaltung einfach zurückgestellt.

Im dritten Abschnitt hebt der Verfasser zunächst hervor, daß heute alle Einnahmen und Ausgaben tatsächlich oder doch rechnungsmäßig in einer Kasse zusammengefaßt werden (fiskalische Kasseneinheit; S. 157 f.), während im Mittelalter der städtische Haushalt in eine Reihe Sonderhaushaltungen mit besonderen Einnahmen und Ausgaben auseinanderfiel. Der gemeinsame Staatshaushalt hatte damals, wie Bücher zuerst dargelegt hat, nur die Aufgabe, diese Sonderhaushaltungen föderativ zusammenzufassen und ihnen nötigenfalls mit Zuschüssen zu Hilfe zu kommen oder ihnen die Überschüsse abzunehmen und lediglich für bestimmte Zwecke, z. B. für militärischen Schutz, direkt aufzukommen. Hatte eine Kasse kein Geld, so nahm sie es von der sogenannten Haupt-

kasse, von einer Nebenkasse oder von Privaten. Dem Rat stand es nicht zu, innerhalb der einzelnen Kassenverwaltungen finanzielle Anweisungen zu geben.

Kassen und Betriebe hatten damals alle eine besondere Zweckbestimmung (S. 173—183): jede neue Einnahme wurde von den Einhebern nur zu ganz bestimmten Zwecken erhoben und jede neue Ausgabe nur aus einer besonders für sie errichteten Einnahmequelle bestritten.

Das tatsächliche Abhängigkeitsverhältnis der Ämter von der städtischen allgemeinen Kasse (S. 184 f.) bestand darin, daß sie entweder ihre Überschüsse oder die Einnahmen ohne jeden Abzug oder abzüglich der Verwaltungskosten, aber nicht der Gehälter an sie ablieferten. Manche Ämter waren auch ganz selbständig.

Der letzte Abschnitt handelt vom Kontrollwesen (S. 191 f.). Die Kontrolle erfolgte,, wo die Zünfte zum Siege gelangt waren, durch die gesamte Bürgerschaft, sonst nur durch die Geschlechter. Die Kassenkontrolle übte überall der Rat aus und zwar u. a. dadurch, daß die Kisten verschlossen gehalten und immer nur mehrere, möglichst angesehene und reiche Männer in die Steuerbehörde berufen wurden.

Vorausgeschickt ist der Arbeit ein umfangreiches Literaturverzeichnis (S. I-XIV), das wertvoll ist, und eine Einleitung (S. 1—10), die einen Überblick über das Selbständigwerden der Städte und ihres Rates zu geben versucht; sie ist etwas zusammengestoppelt und wäre nach meinem Empfinden am besten ganz fortgeblieben.

An Einzelheiten sei noch folgendes hervorgehoben: Daß Lübeck nur seine Seefischerei verpachtete (S. 60), trifft nicht zu; in der von Schönberg angeführten Quellenstelle steht »van der visscherige«. S. 89 Anm. 5 muß es statt »Rechenmeisteramt« Kämmerei heißen. Die S. 92 Anm. 8 unentschieden gelassene Frage ist zu bejahen; s. mein Schoßbuch S. 7 Anm. 5. Daß die Steuern, besonders aber die sog. direkten, »während des ganzen Mittelalters als Notbehelf angesehen« wurden (S. 179), ist in dieser Verallgemeinerung durchaus unzutreffend.

2.

Das Hamburgische Pfundzollbuch von 1369. Bearbeitet von Dr. Hans Nirrnheim. Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien und Hansestadt Hamburg, herausgegeben von Dr. Anton Hagedorn. Band 1. Hamburg, Verlag von Leopold Voß, 1910. LXVII u. 197 S. 8° nebst 2 Tafeln.

Von

Friedrich Bruns.

Als im November 1367 zu Köln die Hansestädte sich abermals zur Bekämpfung König Waldemars IV. von Dänemark verbündeten, beschlossen sie bekanntlich, zur Aufbringung der Kriegskosten, ähnlich wie sechs Jahre zuvor, von den Gütern und Schiffen des hansischen Seeverkehrs einen Wertzoll zu erheben, der für die Waren auf einen Groten von jedem Pfund vlämischer Grote (= 1/240) oder auf 4 lübische Pfennige von je 6 Mark lüb. (= 1/288) bemessen wurde und für die Schiffe die halbe Höhe dieses Satzes betrug. Dieser sog. Pfundzoll sollte in erster Reihe bei der Ausfahrt der Schiffe aus hansischen Häfen erhoben werden; um aber die aus außerhansischen Häfen eintreffenden Waren und Schiffe nicht frei ausgehen zu lassen, wurde zugleich verfügt, daß diese in den hansischen Bestimmungshäfen den Zoll zu entrichten hatten. Für den zwischen den Ostsee- und Nordseehäfen über Lübeck und Hamburg sich bewegenden Verkehr, der während des Kriegszustandes mit Dänemark eine erhöhte Bedeutung gewinnen mußte, besagten demnach die vorstehenden Bestimmungen, wie der Kölner Rezeß ausdrücklich erläuternd hinzusetzt, daß von der Ostsee kommendes und nach Nordseehäfen bestimmtes Gut zu Hamburg nicht dem Zoll unterlag, wenn der Eigentümer durch eine Pfundgeldquittung erweisen konnte, daß er das Gut bereits anderswo verzollt hatte; andererseits sollte, wer von Westen kam, ohne Pfundgeld bezahlt zu haben, dieses beim Löschen in Hamburg entrichten und damit, falls er die betreffende Ware ostwärts weiter

befördern wollte, bis zum Bestimmungsmarkt einschließlich vom Zoll befreit sein[1].

Hamburg, das in Köln nicht vertreten war und sich nur zögernd zum gemeinsamen Vorgehen mit den übrigen Hansestädten verstanden hat, ist erst auf der Stralsunder Versammlung vom 6. Oktober 1368 dem Beschluß der Pfundgelderhebung beigetreten.

Aus der Zeit des siegreichen zweiten Krieges der Hanse gegen König Waldemar hat sich außer dem bereits verschiedentlich behandelten ältesten Lübecker Pfundzollbuch von 1368—1371 ein erst neuerdings an das Hamburgische Staatsarchiv mit anderen Beständen der dortigen ehemaligen Kämmerei abgeliefertes »Hamburgisches Pfundzollbuch von 1369« erhalten, das durch die vorliegende Veröffentlichung in ausgiebigster und mustergültiger Weise wissenschaftlich erschlossen wird.

Das aus zwei lose zusammengebundenen Heften in einer Stärke von 30 und 8 Blättern bestehende Pfundzollbuch betrifft lediglich die hamburgische Ausfuhr zur See; die Register über die Einfuhr aus der Nordsee sind leider verloren gegangen.

Die einzelnen Eintragungen sind nur kurz, immerhin aber inhaltsreicher als diejenigen des eben erwähnten Lübecker Pfundzollbuches. Sie enthalten den Namen des Schiffers, die Angabe des Wertes seines Schiffes und den für dasselbe erlegten Zollbetrag, sodann die Namen der Befrachter mit meist spezialisierter Angabe der von ihnen verfrachteten Waren und in der Regel den Wertbetrag der letzteren sowie den für sie entrichteten Zollbetrag, anderenfalls den Vermerk, daß dieser bereits anderswo bezahlt sei.

Ein bestimmtes Tagesdatum bietet nur die Überschrift der neunten Seite des umfangreicheren Zollbuches: »Anno Domini 1369 in dominica die reminiscere« (Febr. 25.). Durch einen Vergleich

---

[1] So verstehe ich die Worte des Rezesses (HR. 1, Nr. 413): »de schal zyn pundgheld thu Hamborch gheven, unde wil he vort ostword, zo schal he darmede vry wezen, went dat he kumpt in den market, dar he wezen will«. Nirrnheim interpretiert (S. X), jedenfalls mit Rücksicht auf den verhältnismäßig geringen Zollertrag, der auf die Hamburger Einfuhr entfällt (das. S. XXVI), daß, wer von Westen käme, ohne Pfundgeld bezahlt zu haben, dieses beim Löschen in Hamburg entrichten solle, »es sei denn, daß die betreffende Ware nach Osten weiter befördert werden sollte, in welchem Falle er den Zoll erst am Bestimmungsort zu bezahlen brauchte«.

der Vermerke, daß der Zoll schon zu Lübeck entrichtet sei, mit den Eintragungen des gleichzeitigen Lübischen Plundgeldbuches, insbesondere mit den dort unter der Rubrik »Versus Odesloo« enthaltenen Buchungen, weist der Herausgeber nach, daß das größere Zollbuch bis gegen Michaelis 1369 und das kleinere von da bis zum Ende desselben Jahres reicht. Nicht so einwandfrei erscheint die von ihm gegebene Begründung seiner Behauptung, daß der durch das Wort »Primo« eingeleitete Inhalt der ersten acht Seiten des größeren Buches nur die Zeit vom 1. Januar bis 25. Februar 1369 umfaßt und nicht bereits mit der Einführung des Pfundzolls zu Hamburg im Oktober 1368 einsetzt.

Dem Texte des Pfundzollbuches, der anmerkungsweise sorgfältig erläutert ist und namentlich, wenn dies nur irgend möglich war, die Herkunft der dort genannten Kaufleute beifügt, sind in einem ersten Anhang insgesamt 104 Auszüge aus den Lübischen Zollbüchern von 1368 und 1369 beigegeben, aus denen sich, wie schon erwähnt, der ungefähre Zeitpunkt der westwärtigen Ausfuhr der betreffenden Waren aus Lübeck und ihrer Eintragung in das Hamburgische Zollbuch ermitteln ließ. Eine zweite Beilage veröffentlicht 314 in den Jahren 1368—1370 ausgestellte und im Lübecker Staatsarchiv aufbewahrte Hamburger Zollquittungen; sie betreffen die Hamburger Einfuhr aus Flandern und sind zweifellos von den Kaufleuten bei der Weiterbeförderung der Waren nach Lübeck dort abgeliefert als Ausweis darüber, daß sie ihrer Zollpflicht bereits in Hamburg genügt hatten. Den Abdruck dieser Bescheinigungen im vollen Wortlaut würde man freilich ebenso leicht wie die photographische Wiedergabe mehrerer von derselben Hand geschriebenen Quittungen entbehren können.

Besonderer Dank gebührt dem Bearbeiter für seine gründlichen und durchsichtigen einleitenden Ausführungen über die wesentlichen Ergebnisse, welche sich aus dem Pfundzollbuch für die ältere hamburgische und hansische Handelsgeschichte gewinnen lassen: sie betreffen die Zahl der Fahrten, den Wert der Schiffe, der sich zwischen 24 und 600 Mark bewegt und durchschnittlich 120 Mark ausmacht, den Wert der Schiffsladungen, die Namen der Schiffer, soweit sie für deren Herkunft von Interesse sind, sowie die Kaufleute und ihre Heimat, schließlich folgt eine ausgiebige Zusammenstellung alles Wissenswerten über die Waren und ihre

Mengen und Preise, einschließlich der in den Pfundzollquittungen aufgeführten hamburgischen Einfuhrgüter vlämischer Herkunft. Wenn einmal (S. XLVIII) die Vermutung ausgesprochen wird, es seien auf eine Last Bast 18 (statt 12) Schiffspfund gekommen, weil im Pfundzollbuch die Last zu 24 Mark und das Schiffspfund zu 1⅓ Mark bemessen sei, so halte ich diesen Schluß nicht für zulässig, denn in den Lübischen Einfuhrregistern von 1492—1496 wird die Last Bast zu 12 und das Schiffspfund zu 1 Mark gerechnet (Hans. Geschichtsbl. 1907 S. 385). Auf S. LXI hätte als Herkunftsort der Feigen außer Spanien, Portugal und Mallorca auch Ceuta (Seps) genannt werden können, »dar men her brinkt de Sepschen vigen«, wie die deutsche Kornerredaktion vermerkt (Korner, ed. Schwalm S. 393 Anm. 5).

Den Schluß des Bandes bilden sorgfältig ausgearbeitete Namensverzeichnisse — sowohl ein allgemeines wie zwei spezielle Verzeichnisse der Kaufleute unter ihren Herkunftsorten und der Schiffer — und ein erschöpfendes Sachregister.

XII.

Nachrichten vom Hansischen Geschichtsverein.

I.

Einundvierzigster Jahresbericht des Hansischen Geschichtsvereins,

erstattet vom Vorstande in der Versammlung zu Wismar am 28. Mai 1912.

Seit der letzten Mitgliederversammlung sind veröffentlicht worden:

Hansische Geschichtsblätter, Heft 1 u. 2 des Jahrganges 1911.

Band 5 und 6 der Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte, enthaltend: »Die Hanse und England von Eduards III bis auf Heinrichs VIII. Zeit« von Dr. Friedrich Schulz und »Ostfrieslands Handel und Schiffahrt vom Ausgang des 16. Jahrhunderts bis zum Westfälischen Frieden (1580 bis 1648)« von Dr. Bernhard Hagedorn.

Das diesjährige Pfingstblatt enthält eine Schrift des Professors Dr. Albert Werminghoff zu Königsberg: »Der Deutsche Orden und die Stände in Preußen«.

Die Drucklegung des Danziger Inventars von Professor Simson wird voraussichtlich bis zum Jahresschluß beendet sein.

Auch die Drucklegung des von Dr. Rudolf Häpke bearbeiteten Niederländischen Inventars, — »Niederländische Akten und Urkunden zur deutschen Seegeschichte« — wird eifrig gefördert; die größere Hälfte des ersten Bandes ist gedruckt, im Herbst wird der Band voraussichtlich ausgegeben werden.

Dr. Bernhard Hagedorn hat nach einer kurzen Informationsreise die Bearbeitung des in den deutschen Archiven befindlichen Materials über die Verkehrsbeziehungen zu Spanien, Portugal und ihren Nebenländern in Angriff genommen. Er war seit dem

Sommer 1911 zu diesem Zweck in den Archiven von Lübeck und Hamburg tätig. Die Ausbeute hat in beiden Archiven die Erwartungen weit übertroffen, obgleich in Hamburg das wichtigste Aktenmaterial beim Brande 1842 verloren gegangen ist und die Bestände für handelsgeschichtliche Arbeiten schon vielfach durchgearbeitet worden sind. In Lübeck dagegen ist das Material zum größeren Teile erhalten. Sowohl im Staatsarchiv als im Archiv der Kaufmannschaft sind große Bestände vorgefunden, die sich ausschließlich mit den spanischen Beziehungen beschäftigen, regelmäßige Korrespondenzen der hansischen Agenten in den wichtigeren Häfen der Pyrenäenhalbinsel und vor allem auch reiches Material über die hansischen Verhandlungen betreffend die Beziehungen zur Krone Spanien und die hansische Gesandtschaft nach Madrid (1606—1608).

Der von Professor Dr. Dietrich Schäfer und Dr. Friedrich Techen bearbeitete 9. und letzte Band der III. Abteilung der Hanserezesse liegt druckfertig vor. Den Druck des 11. Bandes des Hansischen Urkundenbuches wird Professor Dr. Stein voraussichtlich zu Ende dieses Jahres beginnen.

Den ersten Halbband des 7. Bandes des Hansischen Urkundenbuches hofft Professor Dr. Kunze zum Herbst dieses Jahres abliefern zu können.

Über die Bewegung im Mitgliederbestande ist folgendes zu berichten:

9 Mitglieder sind verstorben, nämlich:

Dr. med. Fr. Crull, Wismar,
Geh. Rat Professor Dr. Holder-Egger, Berlin,
Baurat Marx, Dortmund,
L. Arbusow, Sassenhof bei Riga,
Konsul H. Wilmanns, Stuttgart-Degerloch,
Kaufmann Alfred Brattström, Lübeck,
Kaufmann C. A. Siemssen, Lübeck,
Senator Dr. Klug, Lübeck,
Bürgermeister Dr. Marcus, Bremen.

14 Mitglieder kündigten ihren Austritt an. Dagegen sind 15 Mitglieder dem Vereine beigetreten:

Rechtsanwalt Dr. Carl Petersen, Hamburg,
Fabrikbesitzer Joh. Voigt, Einbeck,

Dr. Rudolf Lüttich, Freiburg i. B.,
Kommerzienrat Cordua, Wismar,
Gymnasialdirektor Dr. Fritzsche, Wismar,
Senator Dr. König, Wismar,
Kommerzienrat Podeus, Wismar,
Rechtsanwalt Thormann, Wismar,
Bürgermeister, Geh. Kommerzienrat Witte, Wismar,
Kaufmann Michaelis, Wismar,
Oberlehrer Dr. W. Biereye, Wahlstatt bei Liegnitz.
Richter Dr. Achelis, Bremen,
Generalmajor von Morgen, Lübeck,
Professor Dr. Heyman, Marburg,
Assessor Dr. Fastenau, Einbeck.

Der Verein zählt heute 493 Mitglieder.

II.

Nachricht über die derzeitige Zusammensetzung des Vorstandes.

Bibliothekar Dr. Ernst Baasch, Hamburg, erwählt 1912.

Syndikus Dr. Wilhelm von Bippen, Bremen, erwählt 1879, zuletzt wiedergewählt 1904.

Senator Dr. Ferdinand Fehling, Lübeck, Vorsitzender, erwählt 1903.

Geh. Justizrat Prof. Dr. Ferdinand Frensdorff, Göttingen, erwählt 1876, zuletzt wiedergewählt 1908.

Archivdirektor Prof. Dr. Joseph Hansen, Köln, erwählt 1908.

Staatsarchivar Archivrat Dr. Johannes Kretzschmar, Lübeck, erwählt 1910.

Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Goswin Freiherr von der Ropp, Marburg, erwählt 1892, zuletzt wiedergewählt 1906.

Geheimrat Prof. Dr. Dietrich Schäfer, Berlin-Steglitz, erwählt 1903.

Prof. Dr. Walther Stein, Göttingen, erwählt 1907.

Geh. Archivrat Dr. Paul Zimmermann, Wolfenbüttel, erwählt 1901, zuletzt wiedergewählt 1907.

Im Jahre 1911 eingegangene Schriften.

Aachen: Aachener Geschichts-Verein. Zeitschrift. Bd. 32. 1910.

Berlin: Verein für Geschichte der Mark Brandenburg. Forschungen Bd. 23, 2. 1910; Bd. 24, 1. 1911.

Berlin: Verein für die Geschichte Berlins. Mitteilungen. Jahrg. 1911. Nr. 11. Schriften. Heft 44.

Berlin: Verein »Herold«. »Der Deutsche Herold«. Jahrg. 42. 43, 1. 2.

Brügge: Société d'émulation de Bruges. Annales. Tome 61. 62, 1.

Danzig: Westpreußischer Geschichtsverein. Zeitschrift. Heft 53. Mitteilungen. Jahrg. 10. 1911.

Deventer: Cameraars Rekeningen van Deventer. 7. 7, 2.

Dorpat: Gelehrte esthnische Gesellschaft. Sitzungsberichte. Jahrg. 1910.

Emden: Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer. Upstalsboom-Blätter. Jahrg. 1, 1—5.

Frankfurt a. M.: Verein für Geschichte und Altertumskunde. Archiv für Frankfurts Geschichte und Kunst. 3. Folge. Bd. 10.

Halle a. S.: Thüringisch-Sächsischer Geschichtsverein. Zeitschrift. Bd. 1.

Hamburg: Verein für Hamburgische Geschichte. Zeitschrift. Reg. z. Bd. 13—15; Bd. 16, 1. Mitteilungen. Jahrg. 30.

Hannover: Historischer Verein für Niedersachsen. Zeitschrift. Jahrg. 1910, 1. 2.

Jena: Verein für Thüringische Geschichte und Altertumskunde. Zeitschrift. Bd. 20, 2.

Kassel: Verein für hessische Geschichte und Landeskunde. Zeitschrift. Bd. 45. Mitteilungen. Jahrg. 1910/11.

Kiel: Verein für Schleswig-Holsteinische Geschichte. Zeitschrift. Bd. 40.

Kiel: Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte. Mitteilungen. Heft 27.

Köln: Historischer Verein für den Niederrhein, insbesondere die alte Erzdiözese Köln. Annalen. Heft 91.

Kopenhagen: Danske historike Forening. Historisk Tidsskrift. 8. Raekke. Bd. 2. 3, 1.

Krakau: Akademie der Wissenschaften. Mathematisch-naturwissenschaftliche Klasse. Anzeiger. Nr. 9. 10.

Magdeburg: Verein für Geschichte von Stadt und Land Magdeburg. Geschichtsblätter. Jahrg. 45.

Mitau: Genealogische Gesellschaft der Ostseeprovinzen. Jahrbuch für Genealogie, Heraldik und Sphragistik. Jahrg. 1907/8.

Münster: Verein für Geschichte und Altertumskunde Westfalens. Zeitschrift. Bd. 68, 1.

Nürnberg: Germanisches Nationalmuseum. Anzeiger. Jahrg. 1910. Mitteilungen. Jahrg. 1910.

Nürnberg: Historischer Verein der Stadt Nürnberg. Jahresbericht über das 33. Vereinsjahr 1910. Mitteilungen. Heft 17. 19.

Osnabrück: Verein für Geschichte und Landeskunde von Osnabrück. Mitteilungen. Reg. z. Bd. 17—32; Bd. 31. 34. 35.

Pernau: Altertumsforschende Gesellschaft zu Pernau. Sitzungsberichte. Bd. 1—6.

Reval: Estländische literarische Gesellschaft. Beiträge. Bd. 7, 1. 2. Friedenthal, A., Das Gräberfeld Cournal, Kirchspiel St. Jürgens, Harrien, Estland. Reval 1911.

Rostock: Verein für Rostocks Geschichte und Altertumskunde. Beiträge. Bd. 5, 3.

Stade: Verein für Geschichte und Altertümer der Herzogtümer Bremen und Verden und des Landes Hadeln. Stader Archiv. N. F. Heft 1.

Stans: Historischer Verein in Luzern. »Geschichtsfreund«. Reg. z. Bd. 51—60; Bd. 65.

Stettin: Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde. Monatsblätter. Jahrg. 1910. »Baltische Studien«. Bd. 14.

Stuttgart: Württembergische Kommission für Landesgeschichte. Vierteljahrshefte. Jahrg. 19, 3. 4; Jahrg. 20, 1.

Utrecht: Vereenigung tot uitgave der Bronnen van het oude vaderlandsche Recht gevestigd te Utrecht. Verslagen en Mededeelingen. T. 6, 2. Oude vaderlandsche Rechtsbronnen. 2. Reihe, Nr. 13.

Zürich: Allgemein geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz. Jahrbuch. Bd. 35. 36.

Abrechnung für 1911/12.

Einnahme.

Beitrag Sr. Majestät des Kaisers und Königs . . .	100,00 Mk.
Beiträge deutscher Städte	8 770,00 »
» niederländischer Städte	378,26 »
» von Vereinen und Instituten	387,40 »
» von Personen	2 553,51 »
Zinsen	781,03 »
	12 970,20 Mk.
Kassenbestand am 8. April 1911 . . .	1 693,61 »
	14 663,81 Mk.

Ausgabe.

Verwaltung	568,00 Mk.
Wissenschaftliche Veröffentlichungen:	
Geschichtsblätter	5 395,57 »
Pfingstblätter	20,52 »
Rezesse	98,98 »
Urkundenbuch	409,40 »
Inventare	3 936,10 »
Abhandlungen zur Verkehrsgeschichte . . .	149,00 »
Urkundenforschungen	271,73 »
Sonstiges: Ausgaben des Vorstandes	1 201,05 »
	12 050,35 Mk.
Kassenbestand im April 1912	2 613,46 »
	14 663,81 Mk.

Vermögensbestand im April 1912 21 613,46 Mk.



